



De Lourenço Marques à Maputo : genèse et formation d'une ville

Teodoro Cândido Vales

► To cite this version:

Teodoro Cândido Vales. De Lourenço Marques à Maputo : genèse et formation d'une ville. Architecture, aménagement de l'espace. Université de Grenoble, 2014. Français. NNT : 2014GRENH012 . tel-01155128

HAL Id: tel-01155128

<https://theses.hal.science/tel-01155128>

Submitted on 26 May 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

DE LOURENÇO MARQUES A MAPUTO.

Genèse et formation d’une ville.

S’appuyant sur une approche historique, cette thèse interroge le processus de formation et de transformation de la capitale du Mozambique, et pour ce faire analyse les liens qui se sont noués, au cours des XIXème et XXème siècles, entre changements économiques, transformations institutionnelles et évolutions des formes urbaines.

Située en position excentrée par rapport au reste du Mozambique, et proche de l’Union Sud-Africaine, Lourenço Marques passe successivement du statut de factorerie, à celui de bourg, puis de ville portuaire. La création, au cours du XIXème siècle, des axes de liaison, routier puis ferroviaire, avec le Transvaal fait de Lourenço Marques le débouché maritime des produits miniers d’Afrique du Sud et explique le développement économique de la ville. Pendant toute la période de sa formation, ce sont les plans d’urbanisme, élaborés par des ingénieurs militaires puis des architectes venus de Lisbonne, qui encadrent les extensions de la ville devenue capitale de la Province du Mozambique. Comme de nombreuses villes coloniales, Lourenço Marques devient le terrain d’expérimentation de méthodes de planification (tracés viaires, lotissement, zonage), élaborées dans différents pays européens, dont le Portugal.

Pendant toute la période coloniale, ingénieurs et architectes portugais réussissent tant bien que mal à maîtriser la croissance de la ville européenne, restreignant l’accès des « africains » à cette dernière. La création à proximité du centre-ville d’un quartier « indigène » témoigne d’une volonté de séparation raciale de la part des colonisateurs. L’accession en 1975 du Mozambique à l’indépendance se traduit par l’exode des portugais et l’ouverture des portes de la ville aux africains. Cette décision soudaine produit une sorte d’appel d’air pour la population des campagnes et amorce un processus de croissance démographique rapide de Lourenço Marques devenue Maputo. Multipliant les plans d’urbanisme (qui ne sont jamais approuvés), les autorités du Mozambique indépendant rencontrent de plus en plus de difficultés à maîtriser un processus de développement qui se traduit notamment par de nombreux quartiers informels (lotissements, bidonvilles) et peinent à développer les activités économiques garantissant des emplois stables aux nouveaux habitants.

FROM LOURENÇO MARQUES TO MAPUTO.

Genesis and shaping of a town

This thesis is based on a historical approach. It addresses the process whereby the capital city of Mozambique was shaped and transformed, and analyses the links that appeared during the 19th and 20th centuries between economic change, institutional transformations and the evolution of urban morphology.

The location of Lourenço Marques is peripheral in Mozambique. The city is close to the Union of South Africa, and was originally a trading outpost. It later became a feitoria, small town, then a coastal city. The creation of road and, later, of rail networks with the Transvaal in the 19th century meant that Lourenço Marques became the maritime gateway for South African mining products, which explains the city’s economic development. During the period in which the city was shaped, its extensions were managed through plans drawn up by engineers and army officials, and, later, by architects who came from Lisbon. It is at this point in time that the city became the capital of the Province of Mozambique. Like many other colonial cities, Lourenço Marques was subject to a wide range of planning experiments (street patterns, subdivisions, zoning) designed in various European countries, including Portugal. During the entire colonial period, Portuguese engineers and architects somehow managed to contain the growth of this European town, by restricting African people’s access to it. The fact that a quarter was created near the city centre for the “indigenous population” reflects the fact that colonizers wanted racial separation. When Mozambique became independent in 1975, the Portuguese exodus took place and the city was opened up to African people. This sudden decision generated mass immigration from the countryside and initiated the rapid demographic growth of Lourenço Marques, whose name then became Maputo. The authorities of Mozambique came up with many town planning documents (which were never approved), and found it increasingly difficult to manage the development process – many informal quarters appeared (subdivisions and shanty towns) – and to generate economic activities that would give permanent jobs to the new population.

DE LOURENÇO MARQUES A MAPUTO.

Génese e formação de uma cidade.

Apoiando-se numa abordagem histórica, esta tese interroga o processo de formação e de transformação da capital de Moçambique, e analisa por conseguinte as ligações que se estabeleceram no decurso dos séculos XIX e XX, entre mudanças económicas, transformações institucionais e evoluções das formas urbanas.

Situada em posição excêntrica sobre o território de Moçambique, e próximo da União Sul-Africana, Lourenço Marques passa sucessivamente de estatuto de feitoria ao de vila, seguido do de cidade portuária. Durante o século XIX, a criação das vias de ligação rodoviária seguida da ferroviária, com o Transvaal faz de Lourenço Marques, a saída marítima para o escoamento dos produtos mineiros da África do Sul, e explica o desenvolvimento económico da cidade. Durante todo o período da sua formação, são os planos de urbanismo, elaborados pelos engenheiros militares seguidos pelos arquitectos enviados de Lisboa, que enquadram as extensões da cidade que se tornou a capital da Província de Moçambique. Como inúmeras cidades coloniais, Lourenço Marques torna-se o terreno para as experiências dos métodos de planificação (traçados viários, loteamentos, zoneamento) elaborados em diversos países europeus, de entre os quais Portugal.

Durante todo o período colonial, engenheiros e arquitectos portugueses alcançam mais ou menos e com certa dificuldade controlar o crescimento da cidade europeia, restringindo o acesso dos « indígenas » à cidade. A criação de um bairro « indígena » próximo da zona central da cidade temunha a vontade de separação racial dos colonizadores. A ascensão de Moçambique em 1975 à independência nacional traduz-se no exodo dos portugueses e a abertura das portas da cidade aos africanos. Esta decisão repentina produz uma certa aspiração da população do campo e inicia-se um processo de crescimento demográfico rápido de Lourenço Marques denominado Maputo. Multiplicando-se planos de urbanismo (que nunca são aprovados) as autoridades de Moçambique independente deparam-se cada vez mais com dificuldades em dominar um processo de desenvolvimento que se traduz em particular por inúmeros bairros informais (loteamentos, zonas espontâneas) e deparam-se com dificuldades em desenvolver as actividades económicas para garantir empregos estáveis para os novos habitantes.

Teodoro Cândido VALES

DE LOURENÇO MARQUES A MAPUTO

Genèse et formation d’une ville

DE LOURENÇO MARQUES A MAPUTO

Genèse et formation d’une ville

Teodoro Cândido VALES

THÈSE

Pour L’obtention du

DOCTORAT URBANISME ET ARCHITECTURE

Dirigée par Gilles NOVARINA, professeur à l’IUG

Laboratoire “Politique Publiques, Action politique, Territoires” (PACTE)

UMR CNRS 5194

Ecole Doctorale “Sciences de l’Homme, du Politique et du Territoire” (Grenoble) 454 UMR 5194

Juin 2014

LEGENDA

- ♦ CAPITAL DE DISTRICTO
- Povoação importante
- Commando militar
- ▲ Missão
- Pequena povoação
- Caminho de Ferro em exploração
- projeto
- Distrito de Lourenço Marques
- de Inhambane

CARTA DOS DISTRICTOS

DE

LOURENÇO MARQUES

INHAMBANE

Segundo uma carta da comissão de cartographia. Edicção authorisada

LISBOA — 1894

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES

Spécialité : **Urbanisme et Architecture**

Arrêté ministériel : 7 août 2006

Présentée par

Teodoro Cândido VALES

Thèse dirigée par **M Gilles NOVARINA**

préparée au sein du **Laboratoire Politiques publiques, Action politique, Territoires (PACTE, Grenoble)**
dans l'**École Doctorale Sciences de l'homme, du politique et du territoire**

De Lourenço Marques à Maputo. Genèse et formation d'une ville

Thèse soutenue publiquement le **17 juin 2014**,
devant le jury composé de :

M Gilles NOVARINA

Professeur d'urbanisme, Institut d'Urbanisme de Grenoble-UPMF
(Directeur de thèse)

M João S. MORAIS

Professor Catedratico de arquitectura, Universidade Tecnica de Lisboa
(Rapporteur)

M Jean-Luc PIERMAY

Professeur émérite de géographie, Université de Strasbourg-UFR de
géographie (Rapporteur)

M Philippe CHAUDOIR

Professeur d'urbanisme, Institut d'Urbanisme de Lyon-Université Lumière
Lyon 2 (Président)

Mme Paulette DUARTE

Maitre de conférence en Urbanisme-HDR, Institut d'Urbanisme de
Grenoble-UPMF (Examinateur)



Remerciements

A mon sens, la réalisation d'une thèse est le résultat de multiples collaborations. J'ai dû mener des différents rencontres, contacts, des interviews et des actes de solidarité pour conduire ma thèse doctorale à bon terme. J'ai reçu en retour un *feed back* riche d'enseignement et d'apprentissage. Il est difficile de citer l'ensemble des personnes qui m'ont permis de progresser, tant la liste est longue. Je relève quelques « équipes » et certains de leurs membres les plus représentatives.

A l'équipe de mon jury : Merci à G. Novarina, mon directeur de thèse, qui m'a initié à la question de l'histoire urbaine, l'économie urbaine, entre autres, me faisant saisir qu'il y avait autant à comprendre dans le fonctionnement d'une ville. Je lui suis reconnaissant, aussi, pour ses conseils précis et avisés, les conseils de lecture qu'il m'a promulgués, et pour sa grande disponibilité ainsi que sa générosité scientifique et humaine. Merci aux membres de mon jury, João Sousa Morais, Jean-Luc Piermay, Philippe Chaudoir, Paulette Duarte.

A mes collègues d'enseignement de l'équipe de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble : Merci à tous mes collègues de l'IUG, personnels administratifs autant qu'enseignants. Merci à G. Novarina, Y. Chalas, M. Zepf, P. Duarte, E. Matteudi, J-M. Roux, J. Buyck, G. Trotta, L. Perrin, M. Perrin, N. Buclet, S. Martin, J. Tucny, K. Tabaka, F. Petitjean, F. Candido, M. Picon, D. Giuliano, D. Dalga, F. Reynaud, A. Boulghobra, V. Becciu, F. Cantaroglou.

A l'équipe de doctorants : Merci à tous les doctorants de la Cité des territoires avec lesquels il m'a été donné d'échanger au cours de la thèse, en particulier Gabriella, Inès, Luigi, Mathieu, Severine.

A l'équipe de PACTE (R. Lajarge, N. Buclet, C. Sparza) *et de l'Ecole doctorale* (Y. Chalas, V. Perret L. Luete).

Merci également à M. Nicault par les corrections de français, et à S. Sadoux,

A l'équipe d'enseignants de la Faculdade de Arquitectura de l'Universidade Técnica de Lisboa : Merci à Maria Clara Mendes, Mário de Azevedo, João Sousa Morais, Isabel Raposo, Cristina Henrique, João Cabral.

A l'équipe de l'A.H.M. et de l'Université Eduardo Mondlane : Merci à G. Liesegang, A. Sopa, R. Pereira, J. Forjaz, R. Mabana.

A l'équipe du MAE : Merci à M le Ministre de l'Administration d'Etat et à ses collaborateurs au Mozambique.

A l'équipe du SCAC : Merci au Service français de Coopération et d'Action Culturelle de l'ambassade de France au Mozambique.

A ma famille mozambicaine : Merci à mes parents, mës soeurs et frères pour tous leurs soutiens et encouragements.

A ma famille française : Merci à M. Micheletto, M. Chambrin (par les corrections de français), V. Daön, Agnès, pour tous leurs soutiens.

A ma famille brésilienne: Merci à D. Bertoli, E. Bertoli et T. Bertoli. par leurs soutien.

SOMMAIRE

Remerciements	1
Sommaire	3
Introduction Générale	4
I^{ère}. Partie. Une analyse morphologique de la formation d'une ville-capitale	28
II^{ème}. Partie. Le premier noyau d'urbanisation en comptoir (1720-1870)	50
III^{ème}. Partie. L'épanouissement du bourg et de son port (1871-1886)	80
IV^{ème}. Partie. La ville coloniale constituée (1887-1935)	148
V^{ème}. Partie. Lourenço Marques, La ville planifiée : Réalisations et échecs (1936-1960)	232
VI^{ème}. Partie. Lourenço Marques : La ville européenne (1960-1974)	416
VII^{ème}. Partie. Maputo : L'explosion urbaine (De 1975 à nos jours)	503
Conclusion Générale	628
Sources Bibliographies	643
Table de Matières	667
Repères Chronologiques	678
Liste des illustrations	681

Introduction générale

Maputo contemporain vit au rythme des aléas des choix politiques, des contextes économiques et des marchés. D'une crise à l'autre, la ville se construit et se déconstruit, et laisse des béances urbaines et stratégiques que le pragmatisme et le besoin conduisent à combler. Que ce soit par le biais de l'Etat (à l'origine), puis des autorités locales (Conseils Exécutifs de ville déconcentrés de l'Etat, puis Conseils Municipaux) ou des promoteurs privés, ou de façon informelle à l'initiative des populations, la fabrication de la ville se poursuit au hasard des circonstances, plutôt que selon une pensée d'ensemble. La ville se présente alors comme un ensemble des fragments hétérogènes correspondants à différentes époques, et une lecture n'est jamais acquise tant s'enchaînent, dans le temps et l'espace, les faits et les répercussions auxquelles seule une approche historico-urbaine de la ville saurait apporter une cohérence.

A- Un état des lieux de la recherche sur Maputo

L'étude d'une ville comme Lourenço Marques (Maputo) dont le développement s'inscrit dans la durée depuis sa genèse (1851), est quelque peu audacieuse, car il s'agit d'une ville lusophone, pourtant quelque peu délaissée par les chercheurs portugais depuis des lustres. Elle n'a jamais attiré l'attention des chercheurs anglo-saxons ou francophones, ...). Depuis la deuxième moitié XX^{ème} siècle, les travaux universitaires se sont cependant multipliés mais les approches disciplinaires semblent l'emporter sur les approches transversales.

1- Les différentes contributions et les apports pour cette étude

1.1- Les travaux d'histoire

Des historiens, comme Alexandre Lobato¹ et A. Pereira de Lima², renseignent sur l'histoire politique et sociale de Lourenço Marques pendant la période coloniale, jusqu'aux années 1970. Par ailleurs, il y a un groupe d'historiens postcoloniaux regroupés autour de l'*Arquivo de História de Moçambique*, qui tracent des perspectives nouvelles en centrant leur regard sur le monde obscur des relations entre ville et population indigène colonisée. Cette partie de l'histoire urbaine était jusque-là ignorée dans l'histoire coloniale officielle, et la situation des groupes dominés dans la ville n'était pas incluse dans les réflexions sur la ville, comme si cette dernière avait surgit et s'était construite sans relation avec la population locale. Ce groupe d'historiens garde une distance vis-à-vis de l'historiographie coloniale, et se montre prudent vis-à-vis du volontarisme politique de la période socialiste.

Alexandre Lobato cherche, à travers ses analyses, à apporter des éléments de compréhension à travers une explication, « *humaine et réaliste* » pour reprendre son expression, de la ville de Lourenço Marques, en dressant des panoramas essentiels de la vie sociale, économique et politique à diverses époques. Il souligne qu'il ne cherche ni à proposer une histoire de Lourenço Marques ni à produire un document sur l'urbanisme. S'il synthétise les perspectives structurelles, il rend compte d'un « processus des schémas de la vie » courant. Il cherche à

¹ En particulier ses ouvrages intitulés : « *Lourenço Marques, Xilunguine. Biografia da cidade.* » qui est l'occasion de revisiter les phases de formation de la ville et est agrémenté d'une riche iconographie et quelques cartes, paru en 1967 ; « *História da fundação de Lourenço Marques* », chez Estudos moçambicanos, revue « Lusitana », à Lisbonne, 1948 ; « *História do Presídio de Lourenço Marques* », chez Estudos moçambicanos, Vol. II, 1787 – 1799 à Lisbonne, paru en 1949 puis en 1960.

² En particulier les ouvrages intitulés « *Para um estudo da evolução urbana de Lourenço Marques* », paru dans le Boletim Municipal en 1970, et « *Casas que fizeram Lourenço Marques* », paru dans la revue Studia du Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, à Lisbonne en 1968.

comprendre les raisons qui ont conduit au dépassement des occupations du périmètre du *presídio* intra-muros de Lourenço Marques. Il présente les premières extensions du site, le franchissement du marécage, et la vie quotidienne du bourg et de la ville. Pour ce faire, A. Lobato effectue un long travail de dépouillement des archives à Lourenço Marques, en Afrique du Sud, à Lisbonne, entre autres. Cela lui a permis de rassembler d'importants éléments iconographiques, des récits historiques, des carnets de bord des navigateurs, voyageurs et commerçants qui ont fait escale à Lourenço Marques.

Alfredo Pereira de Lima est également un historien de Lourenço Marques, ses travaux sont publiés autour des années 1960-1970 et s'orientent d'une part sur l'histoire de la construction du port de Lourenço Marques les infrastructures portuaires et du chemin de fer³, et d'autre part sur les transformations du bâti présent (ou qui a existé) à Lourenço Marques depuis le début de la fixation des portugais dans la baie.

1.2- L'apport des géographes

- *Maria Clara Mendès* : est géographe, sa thèse⁴ paraît en 1985, s'intéresse à la géographie et à l'économie de la ville coloniale (de Maputo), et cherche à comprendre la transition entre la ville coloniale et la ville postcoloniale. Elle fournit ainsi des éléments de compréhension de l'évolution de l'espace urbain, de l'organisation des activités tertiaires, des activités industrielles et portuaires, de la population et du territoire.

Le travail de recherche de Clara Mendes (réalisé de 1973 à 1985) porte sur l'étude des méthodologies de description et d'interprétation du paysage urbain, et elle essaie de comprendre l'organisation interne de la ville et le rôle qu'elle joue à l'échelle nationale, régionale et internationale. Aussi, Clara Mendes s'intéresse aux transformations politiques et sociales au Portugal et en Outre-mer en 1974 et 1975 (période de transition vers l'indépendance des ex-colonies), et par là même aux bouleversements d'ordre social et spatial après l'indépendance. L'étude sur Lourenço Marques la conduit à encadrer cette ville dans le contexte du Mozambique et d'Afrique, et la met en perspective avec d'autres villes d'Afrique subsaharienne. A partir de l'analyse de la répartition spatiale de la population et de l'approvisionnement en denrées alimentaires, elle essaie de montrer que la capitale du Mozambique n'exerce pas une hégémonie

³ LIMA A. P., « *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique* », Lourenço Marques, Edição da Administração dos Portos, Caminhos-de-Ferro e Transportes de Moçambique, 1971, Vol. II, 307 p. et LIMA A. P., « *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique* », Lourenço Marques, Edição da Administração dos Portos, Caminhos-de-Ferro e Transportes de Moçambique, 1971, Vol. III, 241 p., parmi d'autres ouvrages.

⁴ Sa thèse est intitulée « *Maputo, Antes da Independência : Geografia de uma cidade colonial* », parue en 1985 à Lisbonne, publié par l'Instituto de Investigação Científica Tropical.

par rapport aux autres capitales africaines, car elle subit l'attraction des agglomérations des pays voisins, en particulier Johannesburg, Pretoria et Salisbury.

Clara Mendes analyse par ailleurs la structure interne de la ville, la morphologie, la démographie et les pratiques de la vie sociale. Elle essaie de mettre en rapport de cause à effet, la diversité ethnique, les plans de ville mis à l'étude (de 1887, 1952 et 1970) et l'influence sur l'espace urbain.

Par ailleurs, elle s'intéresse à l'organisation des activités tertiaires, à leur concentration, leur importance économique, et elle fait ressortir le rapport entre les caractéristiques de la structure des activités tertiaires et l'importance de la ville et le type de société qui y habite. Lourenço Marques, est la capitale d'un vaste territoire et elle concentre 43,6% de la population active liée au secteur public ainsi que toutes les autres fonctions tertiaires. Au niveau des industries, l'étude (indique que 36,8% sont localisés à Lourenço Marques) analyse les différentes phases de l'industrialisation du territoire pour mieux comprendre le rôle joué par la capitale le long de l'histoire économique du Mozambique. Elle essaie de montrer les raisons de cette concentration et développement industriels à Lourenço Marques et elle fait une comparaison avec d'autres capitales africaines, en prenant comme indicateurs le rapport entre port et ville capitale, la concentration d'une population aisée qui favorise le marché des produits d'importation, l'important flux migratoire porteur d'une main-d'œuvre bon marché, enfin la présence d'infrastructures. Clara Mendes analyse par ailleurs les transports, et elle essaie de dégager en particulier les effets du marché sud-africain sur les dynamiques portuaires. Cela permet de comprendre que Lourenço Marques est intégré dans un système international portuaire, mais qu'il entretient pour l'essentiel des rapports commerciaux avec le pays voisin (la République d'Afrique du Sud), plutôt qu'avec les ports du Mozambique. Au niveau du commerce et des services, l'analyse concerne également les aires secondaires (la zone de roseau), et sont identifiées les *cantines*, établissements commerciaux dans les zones résidentielles de la population noire. L'étude s'intéresse ensuite à la répartition des infrastructures (de l'éducation, de santé, entre autres) et à la concentration dans la *zone de ciment* et dans la *zone de roseau* et il apparaît en toute évidence la très faible représentation sur la *zone de roseau*.

Enfin Clara Mendes essaie de présenter l'image de la transformation du paysage urbain après l'indépendance, en particulier les mutations économiques et l'effet du départ des du pays, de la population européenne, chinoise et indienne. Par ailleurs, le situation économique du pays n'a pas permis de résoudre en temps utile les besoins en logements à Maputo, ni de réorganiser le territoire pour freiner l'important flux migratoire lié à l'exode rural.

- B. Lachartre appelle Maputo une « *ville en transition* » et ses travaux s'intéressent à la socio-économie du développement⁵. Elle met en perspective la crise des systèmes urbains du Tiers-Monde et de l'Afrique en particulier, et les similitudes liées au surpeuplement, la bidonvilisation, l'absence d'équipement, la dégradation des formes urbaines, des services et d'équipements, entre autres, et la faiblesse d'initiative et des moyens financiers des autorités locales. La complexité de l'histoire de chaque ville, la diversité des processus d'urbanisation et des héritages qui modèlent le présent des villes et conditionnent leur avenir, sont également mis en exergue. En ce qui concerne particulièrement le Mozambique, B. Lachartre interroge la crise et les échecs de la ville en transition, (marquée par l'ouverture politique et au marché) à la lumière des héritages de la ville coloniale et de la ville socialiste, dont les modèles sont conflictuels, et ont façonné un système urbain en difficile recomposition.

- J. Vivet propose une étude de la *citadinisation* des *deslocados* (déplacés) à Maputo, entre géographie urbaine et géographie des migrations, son travail s'inscrit dans une réflexion sur la citadinité et les liens entre mobilités et territoires⁶. Elle cherche à démontrer que le déplacement forcé entraîne des citadinités spécifiques, car la déterritorialisation et la fuite sont des facteurs déterminants dans les modes d'ancrage en ville des *deslocados*. Aussi, sa démarche dialectique lui permet de saisir les interactions nombreuses et complexes entre les politiques publiques, le contexte urbain, social et économique de Maputo et les expériences et les pratiques individuelles des déplacés. Ces interactions permettent de citadinisations singulières. Aussi, elle montre que le maintien en ville des anciens déplacés ne serait être interprété de manière équivoque, car leur présence en ville n'a pas le même sens en fonction des individus et ne s'exprime pas par les mêmes pratiques socio-spatiales. Certains anciens déplacés considèrent que leur présence en ville aujourd'hui témoigne de territorialisations positives, de leur insertion économique et résidentielle, de leur sentiment d'appartenance à Maputo. Et pour d'autres en revanche, leur présence renvoie à un impossible retour, dans le passé et dans leur terre d'origine. Leur présence à Maputo, à l'issue de deux décennies, ne les conduit pas à la citadinisation, mais traduit au contraire une immobilité forcé.

⁵ Elle consacre une thèse sur le titre « *La question urbaine au Mozambique. La ville malgré tout. Héritage et devenir.* » soutenue à l'EHESS de Paris en 1999, et un ouvrage intitulé « *Enjeux urbains au Mozambique. De Lourenço Marques à Maputo* », paru aux éditions Karthala en 2000.

⁶ Elle réalise une thèse de géographie sur le titre « *Déplacements forcés et citadinités. Les deslocados de guerre à Maputo (Mozambique)* » à l'Université de Paris X, en 2010.

1.3- Un précurseur pour la compréhension de la genèse des formes urbaines

- J. Sousa Morais, est architecte urbaniste, il s'intéresse au dessin urbain et aux formes de la ville de Maputo⁷. Ses travaux décrivent la formation de Lourenço Marques : d'une part il s'appuie sur une approche historique et d'autre part il retrace la création et les extensions de la ville par l'analyse des plans successifs ainsi que des documents d'urbanisme mis à l'étude et ce jusqu'à la fin de la période coloniale. A travers l'analyse des plans, J. Morais fait par ailleurs ressortir les axes structurants des différentes phases d'extension du plan de la ville, et il apparaît à l'évidence comme un des premiers urbanistes à s'intéresser à cette ville par le biais d'une analyse urbaine et d'une synthèse des plans de la ville. Mais son analyse ne concerne que la zone dite de ciment, la maille régulière en particulier. Aussi, il fait ressortir l'action politique portugaise d'urbanisme, associé à un *corpus* théorique, qui doit être perçue comme un processus de contrôle des transformations qui s'opèrent dans le territoire. Le niveau de ce contrôle est associé à la théorisation de la politique en vigueur et la stratégie qui détermine le rôle que la ville joue dans le système.

Dans ses méthodes d'analyse de la ville, J. Morais fait référence au concept de « ville en tant qu'œuvre d'art » et au caractère intrinsèquement artistique d'une ville, développé par G. Argan⁸, et à celui de l'*urbe* en tant que produit générateur-fonctionnel de systèmes d'architecture, développé par A. Rossi⁹. Pour comprendre cette identité, il faut rechercher le processus de sa formation, son ordre, le contexte dans lequel il trouve son origine, les modèles culturels de référence, et le cadre historique et socio-économique, qui stimule la genèse et la sédimentation de la ville. C'est dans cette optique que J. Morais aborde l'identification des principes de son instauration¹⁰, qui sont fondamentaux pour contextualiser et identifier le sens des structures urbaines présentes et les options et stratégies dans le temps, dans le cadre de l'Empire Colonial Portugais.

J. Morais rapproche également la ville coloniale de Lourenço Marques de la colonisation espagnole, où prolifère dans le processus de production de la ville, l'utilisation du modèle

⁷ En témoignent mon entretien avec J. S. Morais en 2006, mais aussi ses ouvrages intitulés « *Maputo, Património da Estrutura e Forma Urbana, Topologia do Lugar* », paru à Lisboa en 2001, « *Património Urbano: notas sobre o quadro edificatório* », dans la revue *Cidades Africanas : Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa*, en 2005, pp. 10 -19 ; et « *A intemporalidade do "Manual de Vogel sem Mestre" para o Caniço de Lourenço Marques, de Pancho Guedes* », paru dans la Revista do programa de pós-graduação em Arquitectura e Urbanismo da FAUUSP, à Lisboa, en 2006, pp. 144 -155.

⁸ ARGAN G.C., *História da Arte como História da Cidade*, Edição Brasileira Martins Fontes, São Paulo, 1992.

⁹ ROSSI A., *The Architecture of the City*, Published for the Graham foundation for Advanced Studies in the fine Arts, Chicago, The Institute for Architecture and Urban Studies, Oppositions Books, Mit Presse, New York, 1982.

¹⁰ Par les principes d'instauration (*princípios instauradores* en portugais) J. Morais reprend l'approche de Maria João Madeira Rodrigues, *Cidade Oceânica e Mundial, Fundamentos da Teoria do Urbanismo Colonial Português*, in GEHA, revista de História, Estética e Fenomenologia da Arquitectura e do Urbanismo, ano 2, n° 2/3, Março/Outubro, 1999, p. 24.

orthogonal par un pouvoir royal centralisé. Maputo constitue un cas paradigmatique de l'urbanisme colonial, et il découle d'un processus fondation/expansion où la ville planifiée *de ciment* apparaît en contrepoint avec la ville spontanée de roseau. La ville est structurée par une succession de plans qui déterminent l'organisation de l'espace et la forme urbaine. Il en découle un dessin urbain qui assure les continuités spatiales formelles et traduisent une *praxis* urbanistique qui porte sur l'usage du tracé.

J. Morais a recours à l'histoire en tant que support pour une meilleure compréhension et interroge les différentes phases de transformation. Il cherche à mettre en rapport avec les formes du territoire, avec les rapports entre pouvoirs, la situation des autochtones et l'immigration, les expéditions militaires, la politique des *prazos* ou les impacts de la génération du *fontismo*. Il insiste par ailleurs, sur les parcours de formation des premiers urbanistes à arriver au Mozambique et sur leur rôle dans la fabrication de la ville. Il fait l'hypothèse que les ingénieurs, comme Joaquim Machado ou Costa Serrão sont devenus les protagonistes d'un urbanisme spécifique du colonialisme portugais.

J. Morais propose donc une approche extrêmement riche du processus de formation de la ville de Maputo, processus qu'il synthétise par une succession des schémas permettant de visualiser très facilement les différentes extensions de la ville depuis 1876 jusqu'à l'indépendance du pays en 1975. Cette analyse a, d'une certaine manière, constitué une sorte de fil directeur de ma réflexion sur la genèse et les transformations de Lourenço Marques.

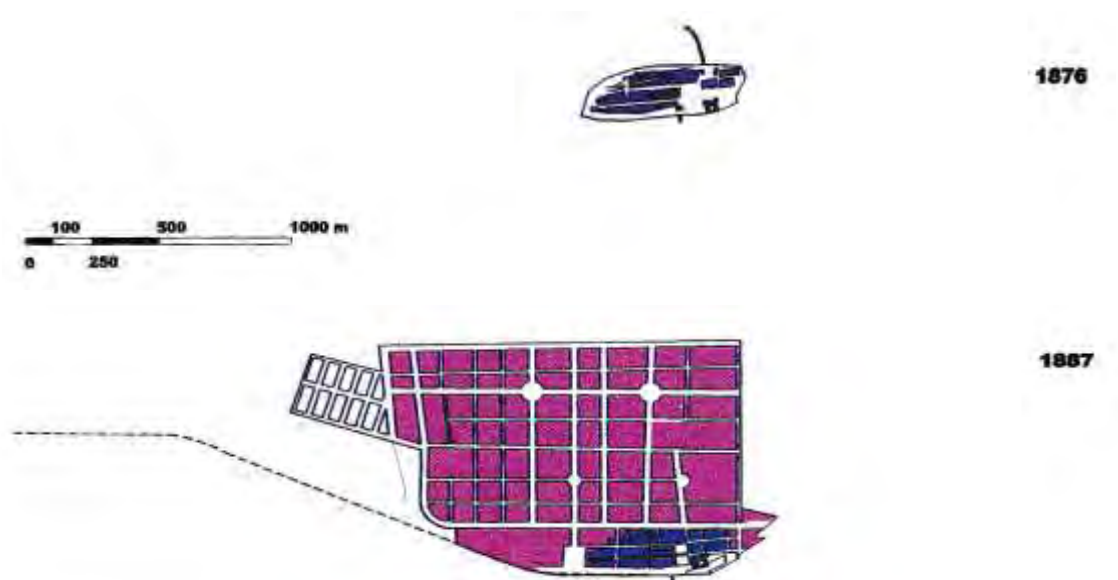


Fig. 0.1 : **Lourenço Marques 1876-1887**. Source : MORAIS J. S., *Maputo, Património da Estrutura e Forma Urbana, Topologia do Lugar*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, p. 196.

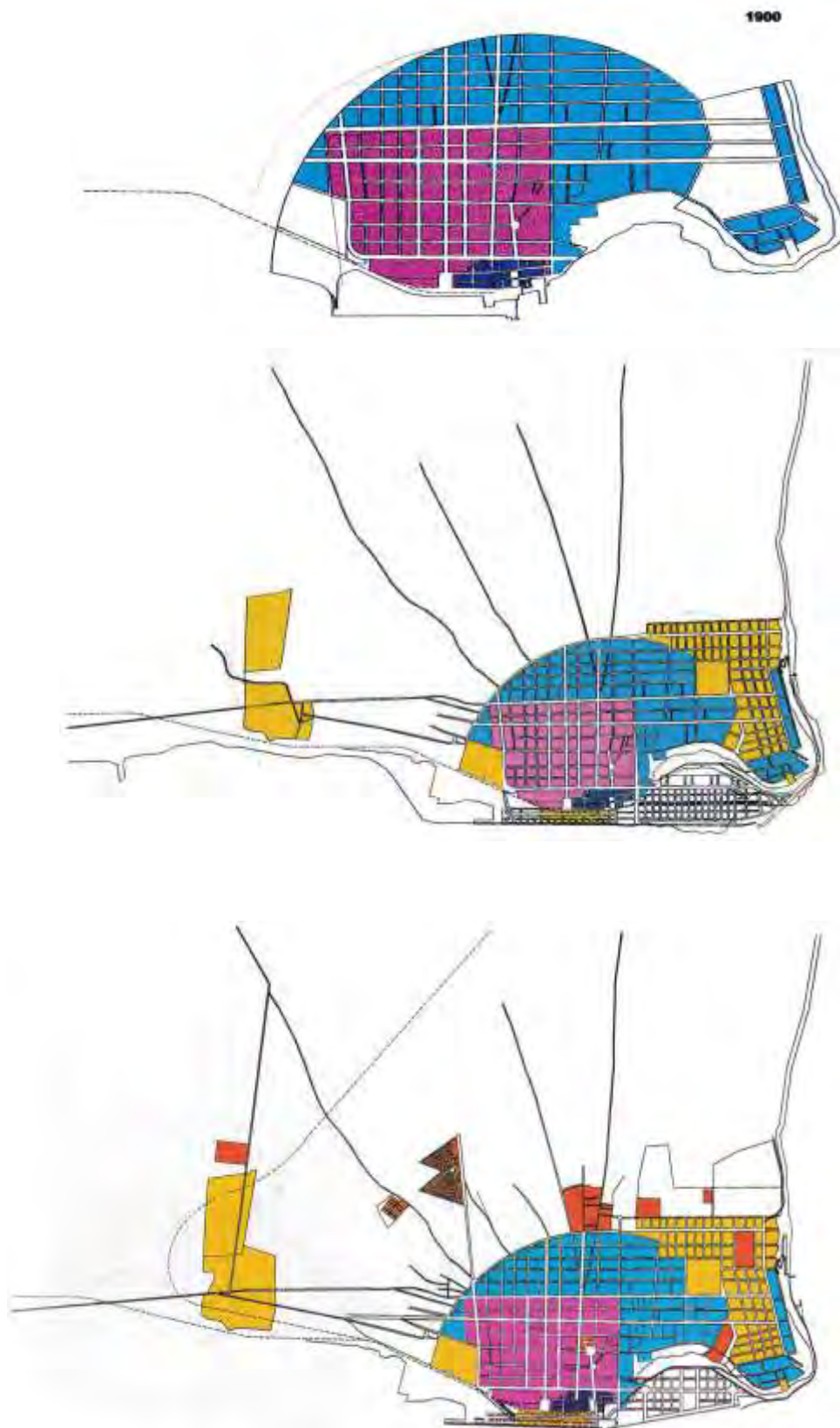


Fig. 0.2 : **Lourenço Marques 1900-1940.** Source : MORAIS J. S., *Maputo, Património da Estrutura e Forma Urbana, Topologia do Lugar*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, pp. 196-198.

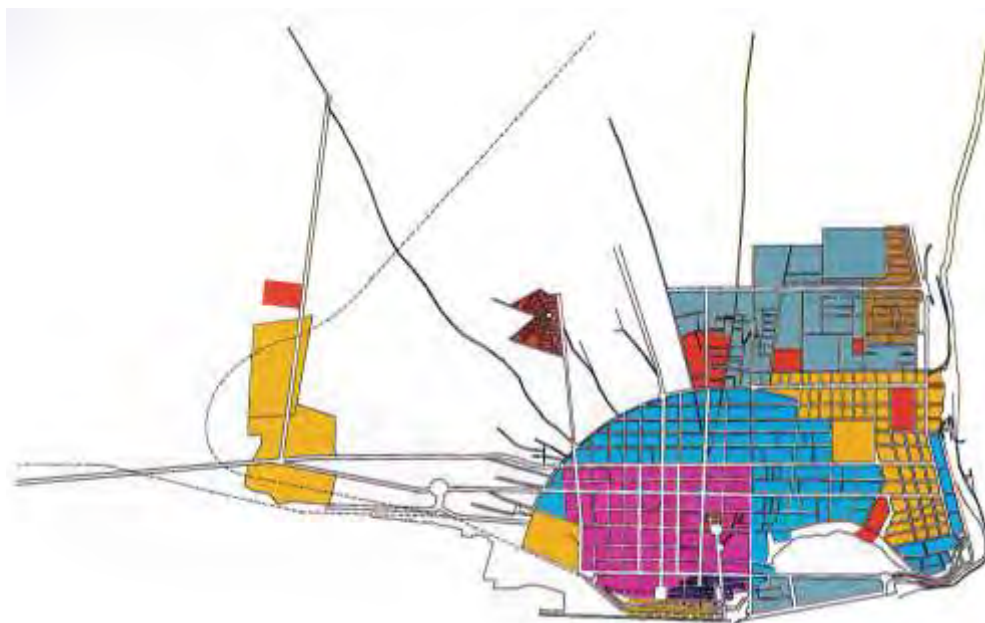


Fig. 0.3 : **Lourenço Marques 1955-1975**. Source : MORAIS J. S., *Maputo, Património da Estrutura e Forma Urbana, Topologia do Lugar*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, p. 199.

2- Mon positionnement scientifique

Dans le cadre de ma thèse je m'approprie les informations et les réflexions de ces auteurs (à travers les trois axes, historique, géographique et urbanistique), dont les travaux constituent un apport essentiel pour l'enrichissement des réflexions que je développe sur Lourenço Marques (Maputo). Je privilégie néanmoins une structure qui s'approche de celle de J. Morais, c'est-à-dire une analyse à la fois historique urbaine, qui s'attache à décoder les différentes époques de construction de la ville, par le biais de plans, d'identification des éléments primaires qui ont structuré le processus de sédimentation et urbaine. En effet, mon approche privilégie d'une part, l'approfondissement à la fois d'une approche économique et social et d'autre part, l'approfondissement de la morphologie de la ville, du périmètre de la *Urbs lapudum*, de la *Roseaupolis*, et du nouveau périmètre contemporain, la *tierce-ville*. Je mets en perspectives le rapport étroit qui existe entre le développement économique et social et les transformations des formes urbaines, et je mets par ailleurs l'accent sur le rôle de l'action politique qui cherche à contrôler l'urbanisation et à maîtriser les extensions de la ville pendant toute la période coloniale, puis à contrer le développement *bottum up* de la ville postcoloniale.

Pour l'analyse morphologique, je m'appuie sur l'apport des méthodes mises au point par les historiens français du début du XX^{ème} siècle (P. Lavedan, Marcel Poëte) et par les architectes-urbanistes italiens (S. Muratori, G. Caniggia, entre autres). Des auteurs tels que J. Castex, P. Pinon, X. Malverti et Aleth Picard, entre autres, apportent des éléments de

connaissance essentiels à travers l'analyse des villes coloniales françaises en Afrique, notamment des villes d'Algérie.

Avant de décliner mes hypothèses de travail, je présenterai mon itinéraire scientifique pour montrer comment j'ai souhaité prendre de la distance par rapport à mon expérience professionnelle en réalisant une thèse.

3- Itinéraire scientifique

3.1- Expérience inaugurale

L'option de travailler sur Lourenço Marques (Maputo) est l'aboutissement davantage d'une démarche personnelle plutôt que d'une injonction académique. Etant praticien, j'ai privilégié une méthode ou pratique consistant à « retrouver le chemin par la pratique du faire ». Mon expérience inaugurale remonte aux années 1990 en tant qu'ingénieur en chef du service de la voirie et de la circulation de la Ville de Maputo, puis en tant que chargé de la gestion urbaine de la ville de Maputo et des principales villes chef-lieu du pays, dans le cadre de la décentralisation des pouvoirs publics. Maputo est appelée à prendre en main la programmation, la planification et la gestion de la ville, la maîtrise des extensions de son périmètre en particulier. La Ville m'invite ainsi à développer des programmes et des projets de recherches opérationnelles qui visent à une meilleure lisibilité et connaissance de la ville (telle l'opération d'adressage, entre autres), et je saisis l'occasion pour faire bénéficier les universités mozambicaines (dans le cadre de l'enseignement que j'ai dispensé) des expériences de ces programmes¹¹. L'instauration de ces programmes est concomitante avec une volonté de la municipalité d'améliorer l'image de la ville, de relancer l'économie locale, entre autres, de la ville jusque-là très affectée par les effets des choix politiques.

3.2- Cheminement(s)

A l'issue de cette étape, je constate que ces programmes de recherche municipaux concernent différents domaines sectoriels et qu'ils n'apportent que de réponses techniques, ce qui me mène à une certaine insatisfaction, tant ces outils de connaissance, finalement propres du fonctionnalisme technique, ne renseignent qu'à une échelle sectoriel, et ne mettent pas en perspective les rapports sociaux, le développement urbain et une cohérence d'ensemble. C'est

¹¹ Ces programmes sont encouragés et subventionnés par certains de ses partenaires (Banque Mondiale, Coopération française), cette dernière m'encourage et finance une année de 3^{ème} cycle à l'université de technologie de Compiègne, la formation en *Municipal engineering* (ou gestion technique urbaine).

dans ce contexte que je suis conduit à étayer mes questionnements dans le cadre d'un DESS où les expériences de terrain sont alors approfondies dans un cadre universitaire¹², puis d'un DEA et je privilégie une approche historico-urbaine sur l'action politique des différents acteurs, les choix politiques et les incidences sur l'évolution des enjeux fonciers¹³. Ce travail de recherche m'amène à découvrir une nouvelle littérature scientifique, comme le droit foncier coutumier, la sociologie des acteurs, l'économie territoriale, l'histoire des théories urbaines, entre autres, et elle vient enrichir les bases de mes interrogations.

De surcroît, ces résultats m'incitent à privilégier une démarche de recherche beaucoup plus approfondie, et ce dans le cadre d'une thèse. L'idée d'une étude portant sur la mise en perspective de l'action politique à travers le jeu des différents acteurs, le développement économique et les transformations des espaces urbains de la ville de Maputo s'est progressivement imposée à moi. Le début de mes investigations doctorales est amorcé, lorsque, après avoir été amené à travailler sur l'urbanisation des principales villes du pays (Vales T. *et al.* 2003), je m'intéresse à la spécificité de cette ville de Maputo, et cette démarche me conduit à décortiquer le processus complexe de production de la ville de Maputo, depuis sa genèse, la formulation des documents d'urbanisme jusqu'à la production des espaces sur le terrain.

Lourenço Marques (Maputo) est bâtie dans un contexte particulier (escale de la route des indes, factorerie, bourg comptoir, ville portuaire) sous occupation portugaise, et l'urbanisation échappe en large partie aux orientations fixées par les documents d'urbanisme, les terrains récupérés graduellement aux indigènes permettant les extensions successives de la cité jusqu'au périmètre de la ville coloniale constitué. Cette difficulté à maîtriser l'urbanisation est plus forte encore après l'Indépendance car Maputo connaît une croissance démographique sans précédent, tant et si bien que coexistent désormais deux ensembles distincts, l'*urbs lapidum* et la *roseapolis*, qui, bien que séparés, forme la tierce-ville. Ces contradictions que la ville de Maputo présente n'ont pas manqué de m'interpeler et m'ont persuadé de la pertinence de consacrer une étude à cette ville. Ainsi, mon objectif est d'analyser globalement le processus de formation de la ville contemporaine.

¹² Cf. : VALES T., *Adressage et Gestion Urbaine à Maputo*, Grenoble, Mémoire de D.E.S.S. d'Urbanisme (Novarina G. dir.), Institut d'Urbanisme de Grenoble, 1999, 143 p.

¹³ VALES T., *L'enchevêtrement des droits fonciers au Mozambique*, Grenoble, Mémoire de D.E.A. d'Urbanisme (Novarina G. dir.), Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2002, 102 p.

4- Les hypothèses de travail

Pour comprendre la genèse des formes de la ville de Maputo, je m'attache à retracer des grandes étapes de formation de la ville, j'analyse les plans de ville qui ont été mis à l'étude et leurs effets (ou leurs non effets) sur les transformations urbaines. Et je suis donc dans l'obligation de comprendre le rôle des acteurs que sont :

- pour la période coloniale, l'Etat portugais, la Chambre municipale, qui représente les élites économiques locales, les investisseurs privés, les ingénieurs militaires ;
- pour la période après l'indépendance, l'Etat mozambicain, les conseils exécutifs (autorités locales déconcentrées d'Etat) puis les conseils municipaux, et les nouvelles élites économiques, politiques et administratives.

Je fais ressortir le fait que la formation de la ville de Lourenço Marques découle de son port (qui sert l'extérieur, plutôt que l'arrière-pays) et de la voie ferrée de jonction avec l'Afrique du Sud. Lourenço Marques occupe en effet une position particulière par rapport au reste du Mozambique : située à l'extrême sud du pays, elle est beaucoup plus proche des pays voisins que des autres villes mozambicaines. Entre 1721 et 1887, elle passe du statut de comptoir à celui de bourg, puis de ville lorsqu'est réalisée une jonction par la route puis la voie ferrée avec la province du Transvaal en Afrique du Sud.

1^{ère} hypothèse :

Je peux donc faire l'hypothèse que les portugais développent la ville sans tenir compte des relations avec l'arrière-pays. Si le port joue un rôle déterminant dans l'apparition des premiers plans de la ville, il n'en est pas de même des routes qui assurent la jonction avec les territoires voisins.

Les portugais vont faire de la ville un terrain d'expérimentation des méthodes de planification inventées dans les pays européens. Les ingénieurs militaires (J. Machado) puis les architectes (J. Aguiar et M. de Azevedo) sont les auteurs des plans qui ont des parentés évidentes avec ceux qui sont mis en œuvre à la même époque au Portugal et dans les autres pays européens.

La ville fabriquée par les portugais est une « ville européenne »¹⁴, une « ville blanche » dans laquelle les « indigènes » sont accueillis au compte goutte, par le biais de ce que j'appelle un « laboratoire obligé d'acculturation indigène » à la ville (permettant le passage de l'état d'*indigénat* à la *citoyenneté*). De surcroît, le recours à la main d'œuvre indigène est toujours

¹⁴ Selon une taxinomie établie par Antony O'Connor il existent six types de ville en Afrique : ville indigène, ville islamique, ville européenne, ville coloniale, ville duale et ville hybride. O'CONNOR A., *The African City*, CROWDER Michael and RICHARDS Paul éd., Hutchinson University Library Africa, London, 1986 (première édition 1983), 359 p.

temporaire puisque les portugais envisagent à terme de remplacer par des portugais les ouvriers indigènes qui travaillent dans les industries.

2^{ème} hypothèse :

La maîtrise partielle de l'extension de la ville par les portugais dépend en large partie de cette forme douce d'apartheid que constitue l'interdiction pour les indigènes de s'établir à l'intérieur des limites de la ville.

A la fin de la colonisation, au fur et à mesure que la Dictature salazariste desserre son étau, cette interdiction d'établissement commence timidement à être remise en cause. Après l'indépendance, la décision brutale des nouvelles autorités d'ouvrir les « portes » de la ville conduit, dans un contexte marqué longtemps par la guerre civile, à favoriser l'arrivée d'une population rurale grandissante, ce qui se traduit par une croissance démographique rapide et une urbanisation de plus en plus incontrôlable.

3^{ème} hypothèse :

Aujourd'hui les autorités municipales et gouvernementales semblent même avoir perdu toute volonté d'une maîtrise globale du développement de la ville, puisque aucun des plans d'urbanisme (*Plano de Estrutura da Cidade de Maputo* (et Matola) de 1985, *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo* de 1999, *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo* (et Matola) de 2010), mis à l'étude depuis l'indépendance n'a fait l'objet d'une approbation.

Pour vérifier l'hypothèse selon laquelle la croissance de Maputo dépend en large partie du développement des échanges avec les pays voisins (notamment l'Afrique du Sud), et pour analyser les grandes étapes de constitution de la ville je m'attacherai à mettre en évidence les liens qui existent entre le développement économique et les formes urbaines de la ville et le rôle joué par la puissance publique dans ce processus.

Je m'attacherai à décliner par la suite mes outils méthodologiques d'observation et d'analyse tout en gardant cette structure exploratoire. Auparavant, je présente les quelques éléments de définition.

5- Quelques éléments de définition

Tout au long de ma thèse, j'emploierai les notions de morphologie urbaine, *urbs lapidum*, *roseaupolis*, et *tierce-ville*. Elles sont liées, et la première est générique et les autres sont spécifiques. De surcroît, ces définitions ne sont pas figées ni ne sont exhaustives, puisqu'il s'agit

de la première pièce dans l'échafaudage d'une structure théorique et empirique qui va s'édifier tout au long de mon propos, et ce, en vue d'aider à développer, des modèles de gestion et de planification efficaces et modestement d'alimenter une théorie générale ou du moins une théorie de la *tierce-ville*.

- a) La *morphologie urbaine* : Je me tourne vers la morphologie urbaine car elle est susceptible d'apporter un corpus théorique et des outils d'analyse adaptés à l'étude des transformations urbaines de la ville de Maputo.

Morphologie est, selon le Petit Larousse, un terme emprunté à la biologie (à l'origine « l'étude de la forme et de la structure des êtres vivants » et de « l'aspect général du corps humain »). En linguistique, elle est « l'étude de la forme de mots ou des groupes de mots », en géographie physique est synonyme de géomorphologie « partie de la géographie physique qui a pour objet la description et l'explication du relief terrestre actuel, permises par l'étude de son évolution »¹⁵. Depuis l'orée du XX^{ème} siècle, est évoquée par analogie, en sciences sociales, l'expression de morphologie sociale, et en urbanisme, architecture, géographie, est évoquée l'expression de morphologie urbaine en 1950.

La *morphologie* urbaine est alors l'étude des formes de la ville en tant qu'habitat humain¹⁶, et elle traite de l'histoire des formes de la ville, dès la genèse, de l'évolution et des transformations. Pour la morphologie urbaine, la ville apparaît alors comme le résultat de l'addition d'actions de différents acteurs, influencés par leurs traditions culturelles, et dont l'action est suggérée par des contextes socioéconomiques chronologiquement changeantes. C'est en fait aux conséquences formelles de ces actions que la morphologie urbaine s'intéresse. Les sujets d'étude de la morphologie urbaine portent, entre autres, sur les rues, les places, les jardins, les édifices, les monuments, et les objets sont analysés au niveau géométrique, par l'approche morphographique, statique, ainsi qu'au niveau de la dynamique par l'approche morphogénétique. Au-delà de la morphologie urbaine, il convient de parler de « morphogenèse urbaine ». S. Malfroy est historien des théories urbaines et il souligne que « La notion de « morphologie urbaine » est devenue de plus en plus synonyme de « forme construite de la ville » : du processus de genèse et de métamorphose dont on se proposait de décrire la mécanique complexe il n'est bientôt plus resté que le produit réifié »¹⁷. Effectivement, l'importance de l'analyse des formes urbaines ne se situe pas au niveau de la

¹⁵ Petit Larousse illustré, Paris : Librairie Larousse, 1985, pp. 455 et 456.

¹⁶ Définition selon A. Moudon, « *Urban morphology as an emerging interdisciplinary field* », Urban Morphology, vol. 1, n° 1, 1997, p. 3.

¹⁷ MALFROY S., in CANIGGIA, *Lecture de Florence, une approche morphologique du territoire*, Bruxelles : Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc, 1994, p. 137.

description d'une situation à un certain instant, mais sur les déterminants de l'évolution d'un type de formes urbaines en rapport avec d'autres événements. La morphologie est ainsi l'analyse des formes urbaines, et les formes urbaines seraient telles qu'un *objet* composé d'éléments dont le principal est le tissu urbain. Ce dernier est constitué de la voirie, des espaces destinés à la circulation (de biens et de personnes), des parcelles et du bâti. De surcroît le tissu urbain, la forme urbaine comprend également le site et la situation générale de la ville, autrement dit la structure du territoire dans laquelle elle s'insère. Au-delà des caractéristiques physiques des formes que présente la ville, il y a les formes sociales et elles rendent compréhensibles l'organisation socio-culturelle et économique des différents acteurs de la ville qui participent à la réflexion sur la forme urbaine.

- b) *L'urbs lapidum* : est la zone ou ville de ciment, la ville de pierre, et elle correspond aux premiers périmètres construits sous les portugais, elle a une forte identité historique et un nombre important d'infrastructures et équipements. Elle se présente comme une ville compacte et monocentrique, et se caractérise par une structure urbaine consolidée, définie par les tracés régulateurs, qui ont orienté sa croissance. La formation de cette partie de la ville en maille orthogonale, de par le mode d'urbanisation et les formes urbaines, s'est conformée aux différents plans de ville et aux documents d'urbanisme mis à l'étude, et annonce une maîtrise de sa croissance par les autorités de la ville. Elle se présente comme une ville structurée avec un tracé de voies consolidé, un périmètre urbain clairement délimité par une voie de ceinture, un découpage fonctionnel en quartiers bien définis. Elle est organisée selon un zonage fonctionnel instauré tout au long de la première moitié du XX^{ème} siècle et consolidé jusqu'au troisième quart de ce siècle. S'il existe une tendance à spécialiser chacune des zones, une inéluctable mixité de fonctions finit par prévaloir, sur toute cette partie de la ville, en commençant par le noyau historique. Il y a d'abord la zone du premier noyau historique (le cœur spatial et fonctionnel de la ville) qui longe l'estuaire de Maputo, la plate-forme maritime constituée par le port commercial de Maputo et l'infrastructure ferroviaire, les leviers du développement du noyau et de la ville.

Au-delà du périmètre que j'appelle *l'Urbs lapidum*, la partie de la ville dont la formation suit un urbanisme formel et dont la croissance et la densification du tissu a toujours concentré tous les soucis de la Ville, je m'intéresse pour la définition à suivre, à son antithèse, laquelle j'appelle la *Roseaupolis* dont la croissance ne bénéficie pas du même sort et constitue une rupture à l'égard de la partie formelle.

- c) La *Roseaupolis* : la deuxième zone, péricentrale, que j'appelle *Roseaupolis*, car les maisons au départ sont pour l'essentiel en roseau ou en dure. Elle s'est développée autour du périmètre de

la première zone et sans aucun souci de maîtrise de la croissance, l'occupation de ce périmètre prend une configuration diffuse et présente un mitage composé par des lotissements et par des occupations spontanées ou irrégulières.

La *Roseaupolis* est délimitée à l'Ouest par une frange verte (Vallée de l'Infulene) qui dessine un parcours NO-SO et limite également la périphérie de la ville de banlieue Matola. Le talweg de cette vallée conduit des eaux vers la mer et les rives jouent un rôle important dans la production des légumes pour l'approvisionnement de la ville de Maputo. Au Nord la limite est marquée par le début du territoire de la province de Maputo et en fin à l'Est la limite est marquée par la baie de Maputo. La *roseaupolis* se présente tel qu'un périmètre diffus et les formes d'occupations témoignent d'une appropriation des différentes espaces sans une prise en compte d'un document formel d'urbanisme et dépourvu de toute maîtrise de la croissance par les autorités de la ville. En effet, contrairement à son antithèse, un développement ordonné de ce périmètre n'est jamais privilégié par la Ville. D'abord, bien qu'il n'existe pas véritablement une organisation fonctionnelle en zonage, les différents types d'occupation laissent deviner une tendance à la concentration de certains types d'affectation le long des grands axes routiers. En effet, il s'agit de la diffusion d'une occupation en lanières le long des principaux axes de circulation tel qu'un *ribbon development*. Par ailleurs, l'aéroport international de Maputo jadis implanté *extra urbem* se trouve englobé dans ce périmètre, bien au milieu.

- d) La *tierce-ville* : Maputo contemporain est composée par ces deux parties de la ville, l'*Urbs lapidum* et la *Roseaupolis*, une sorte de ville duale. Je définis un 1^{er} périmètre (l'*Urbs lapidum*), un 2^{ème} périmètre (la *Roseaupolis*), et un troisième périmètre est l'ensemble de deux périmètres (la *tierce-ville*). Cette dernière est une ville en mutation constante, une ville en transition, un ensemble dual plutôt qu'hybride ; qui n'est plus le résultat du métissage d'un modèle européen et colonial et les pratiques indigènes (africaines), et il découle d'un parcours propre à elle, avec ses propres règles, la ville de la mixité de fonctions, la ville de la couleur et des odeurs, la ville des marchés d'échelle familiale créés à l'initiative de la population, la ville du populaire, la ville créée d'en bas vers le haut.

Les quelques pages ci-dessus synthétisent le contexte problématisé dans lequel s'insère cette recherche. Je poursuis mon propos introductif en exposant ma démarche méthodologique.

6- Démarche méthodologique

6.1- Le choix d'une approche historico-urbaine de la ville

Pour mener à bien cette thèse, il m'a paru adapté à mon objet de recherche de privilégier une approche historico-urbaine pour retracer la formation de la ville depuis sa genèse, tout en faisant intervenir des analyses sociales, économiques, politiques, géographiques, car cette approche permet d'appréhender les faits urbains de Lourenço Marques (Maputo) dans toutes leurs dimensions. P. Geddes souligne qu'« *aucun survey ne saurait être complet sans la dimension historique locale qui permet à l'urbaniste ou à l'aménageur de s'intégrer dans le courant temporel qui a façonné l'espace, et ainsi de l'orienter dans de nouvelles directions [...]* »¹⁸. Dans cette démarche historique, des documents cartographiques (restitués par mes soins), des illustrations issues du dépouillement d'archives et des observations directes (*in situ*) viennent agrémente mon propos.

6.2- Structure exploratoire et collecte des données

Tout au cours de ma recherche doctorale, j'ai privilégié une démarche inductive. Mon questionnement a largement évolué et a fait l'objet de redéfinitions, lors de l'exploitation des données du terrain. Certaines de mes hypothèses sont ainsi graduellement testées, et elles sont édifiées durant le « parcours », pour mettre en perspective mes observations du terrain. Etant donné les différents phénomènes à explorer, je me suis basé sur les différentes sources d'information disponibles, telles les sources écrites scientifiques et non scientifiques, les textes officiels ; des observations directes et quelques entretiens semi-directifs auprès de certains acteurs ressources impliqués dans la planification et les transformations de la ville pour les périodes de Lourenço Marques et de Maputo. L'ensemble de ces sources procure à la fois une fiabilité et exhaustivité des données recueillies :

- a) Pour échafauder mon cadre théorique, je me suis servi des sources écrites scientifiques, telles les articles, les ouvrages, quelques actes de colloques, dans les champs de l'urbanisme, de l'architecture, de la sociologie urbaine, de l'économie, de l'histoire urbaine, de la typomorphologie, et de la géographie.
- b) J'ai également eu recours à des sources écrites scientifiques sur Lourenço Marques (et Maputo), qui m'ont permis une étude multidimensionnelle importante pour l'analyse de la

¹⁸ GEDDES P., *Cities in evolution*, Edimburgh, 1915, cité par Choay F., in MERLIN P. et CHOAY F. (dir.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, 2005, p. 451.

ville.

- c) Pour l'analyse de Lourenço Marques (Maputo) depuis sa genèse jusqu'aux transformations du territoire, je me suis appuyé sur l'étude de l'action politique, le jeu des acteurs à la fois à l'échelle nationale et locale de Lourenço Marques (et Maputo). Pour mener à bien cette tâche, j'ai dû assembler :

Au Mozambique

- Des sources écrites de nature non scientifique, tels les documents à visée communicationnelle (textes de loi, Annuaire de la ville, articles de presse, revues, Boletim Oficial, Boletim Municipal, arrêtés municipaux, revues, journaux, rapports du conseil municipal, procès-verbaux des réunions des conseils municipaux, délibérations de la ville, photos et documents cartographiques, récits de voyages des navigateurs), grâce aux dépouillements des archives auprès de l'Arquivo de história de Moçambique et de la bibliothèque municipale. Bien qu'à faible portée scientifique ces sources ont été d'une richesse incontestable pour alimenter mes analyses.
- Des textes officiels, des rapports ministériels du Mozambique, documents de planification stratégique nationale, planification prospective, entre autres.
- Des sources techniques et documents opérationnels, tels les documents de planification, rapports d'études, schéma directeurs, plans de structures, études économiques et sociales, projets architecturaux, documents cadastraux, études d'impact environnementales, des études diverses (sur la voirie, l'eau, assainissement, chemin de fer, tramway, etc.), entre autres.

Au Portugal

- Des sources écrites de nature non scientifique, tels les documents à visée communicationnelle (textes de loi, articles de presse, revues, *Boletim Oficial*, iconographie diverse), grâce aux dépouillements des archives auprès de la Bibliothèque nationale de Lisbonne, de l'Institut de recherche scientifique tropical (IICT), du Centre d'études d'Outre-mer (Boletim Municipal, arrêtés municipaux, revues, journaux, rapports du conseil municipal, délibérations de la ville, entre autres), avec en plus des consultations des sites internet de la Ville de Lisbonne, et des librairies à Lisbonne.
- Des documents portant des textes officiels, des rapports ministériels, documents de planification stratégique nationale, planification prospective, entre autres.
- Des sources techniques et documents opérationnels, tels les documents de planification, rapports d'études, schéma directeurs, projets architecturaux, documents cadastraux, des

études divers (sur la voirie, assainissements, etc.), entre autres.

En France

- Des sources écrites de nature non scientifique, des récits de voyages des navigateurs, des rapports divers (à la bibliothèque nationale François Mitterrand, la bibliothèque Pompidou, la bibliothèque municipale de Lyon).

Le processus de formation et de transformations de la ville implique une diversité d'acteurs, sont devenus très rares les acteurs concernant la période de Lourenço Marques encore en vie, la plupart encore présent concerne la période postcoloniale. Pour les quelques enquêtes que j'ai menées, j'ai privilégié une enquête « *réputationnelle*¹⁹ » pour identifier les acteurs ressources. J'ai dû par ailleurs réinterpréter les résultats, car souvent les prises de position dans ce pays penchent soit sur la mise en cause de tout ce qui est en lien avec la période coloniale ou alors complètement à l'opposé. Des rencontres informelles ont été beaucoup plus fructueuses et elles m'ont permis d'étayer mes observations. Des enquêtes au Portugal ont été également effectuées auprès d'acteurs ressources de la période coloniale. A titre d'exemple, l'auteur du *Plano director de 1968 de Lourenço Marques* (devenu plus tard secrétaire d'Etat au Portugal), a été très important, et a permis de revisiter le contexte de l'époque avec une « mémoire vivante ».

A ma démarche méthodologique, je dois ajouter ma participation à l'enseignement et à la vie intellectuelle au sein de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble, en particulier les séminaires de recherche, lesquels m'ont apporté une expérience intellectuelle très instructive.

B- Justification du plan

L'agencement général de cette thèse découle de la mise en tension d'un objet de recherche avec les notions et concepts disponibles, une démarche méthodologique et l'exploration d'un terrain d'étude (Lourenço Marques/Maputo). J'ai un plan chronologique, et sept parties se suivent et viennent dépendre mon propos, et enfin une synthèse finale (conclusion) viendra clore ce travail.

¹⁹ DUARTE Paulette et NOVARINA Gilles, *Regards associatifs sur la ville et ses territoires*, Grenoble, 2001, PUCA, p. 16.

La **I^{ère} Partie** adopte une tonalité délibérément théorique. D'abord il me faut mettre en perspective la nature des liens étroits qui se tissent entre développement économique, action politique et transformations des formes urbaines.

La II^{ème} Partie est dénommée « Le premier noyau d'urbanisation en comptoir », elle comprend la période qui s'étend de 1720 à 1870.

Au cours de cette période sont présentés et analysés les premiers contacts des différentes puissances européennes avec la baie, les premières occupations du site par des villages traditionnels et les typologies bâties. Aussi, sont présentées et analysées les différentes occupations du site de la baie de Lourenço Marques, consécutives de la route des Indes, et les années d'occupation et de commerce. Ce début de développement du commerce conduit l'action politique à privilégier l'appropriation des territoires de la baie de Lourenço Marques et la fondation d'une *factorerie*, puis *présidio*, le village comptoir.

La III^{ème} Partie concerne « L'épanouissement du bourg et de son port » et elle comprend la période allant de 1871 à 1886.

Dans un premier temps, le préside de Lourenço Marques s'apprête à connaître une nouvelle ère, marquée par la reconnaissance internationale de Lourenço Marques en tant que possession portugaise, et permet une appropriation du territoire. Le développement de voies de communication et la remise à niveau de l'équipement du port, permet le désenclavement de l'arrière-pays et conduit Lourenço Marques à connaître un essor économique et démographique, ainsi qu'une densification de son tissu urbain.

Dans un deuxième temps, l'ensemble de ces développements qui s'achèvent pour cette partie en 1886, conduisent à l'élévation de Lourenço Marques au rang de bourg, pendant qu'une *Câmara Municipal* est créée, ce qui correspond à une certaine décentralisation de pouvoir. Les premières normes d'urbanisme pour Lourenço Marques sont ainsi expérimentées. Mais le périmètre du bourg de Lourenço Marques reste confiné à la ligne de défense fortifiée. La densification des parcelles s'effectue graduellement jusqu'à la saturation avant de pouvoir franchir la barrière formée par la ligne de défense.

La IV^{ème} Partie est dénommée « La ville coloniale constituée », et elle consacre l'analyse de la période allant de 1887 à 1935.

Tout au long du XIX^{ème} siècle, le port de Lourenço Marques se développe pour répondre aux besoins que lui impose la croissance économique de l'hinterland. Cela va impliquer le réaménagement des espaces urbano-portuaires. Progressivement les acteurs locaux sont amenés à

renoncer à la logique d'élaboration d'une simple liste de travaux et de dépenses à effectuer et à s'approprier une logique d'élaboration d'un véritable plan d'aménagement en concertation avec la Ville, pour éviter l'affrontement de deux logiques antagonistes, comportant d'une part une ville qui présente des arguments qui visent l'amélioration du cadre de vie de Lourenço Marques, des exigences sociales au profit d'un port urbain, et d'autre part une autorité portuaire soucieuse de la mise en valeur commerciale, de la création des espaces industrialo-portuaires, et de la construction des quartiers spécialisés, entre autres.

Le dernier quart du XIX^{ème} siècle conduit Lourenço Marques à évoluer de l'urbanisation rurale à la ville. Après avoir passé du statut de préside au rang de bourg en 1876 (l'on passe d'une logique de fortification à une logique d'ouverture, vers le commerce, entre autres), son développement soutenu conduit à l'élévation par le roi au statut de ville en 1887 (un gouverneur est nommé pour Lourenço Marques ce qui accorde à la ville beaucoup plus de crédibilité, le gouverneur étant un interlocuteur politique), avec des avantages politico-administratives pour la ville. L'acquisition du statut de ville, permet à Lourenço Marques d'accéder à un contexte dont les décisions lui mettent devant une pluralité d'acteurs du secteur public et privé. Cela évoque par ailleurs, le renouvellement de l'approche sur la politique de gestion publique de la ville, et la présence des nouveaux outils de gestion de la ville (*Plano Araújo* 1887, plan d'extension de 1894, entre autres). La localisation géostratégique de Lourenço Marques permet son épanouissement et cet essor économique favorise l'arrivée de plus en plus d'habitants qui demandent à leur tour de plus en plus d'espaces. Le développement économique de Lourenço Marques conduit à l'instauration de réformes politico-administratives, et elle devient la capitale de la Province (1894-7). Aussi, la chute de l'empire de Gaza permet de lever la ligne de défense que fortifie la ville. Le desserrement de la ville est alors effectué et l'essor de lotissements privés conduit la Ville à la revalorisation des voies structurantes, la définition d'un 3^{ème} périmètre de la ville (1912), et à l'instauration de règlements d'implantation pour les constructions. Le lien étroit entre le développement économique, l'action politique et les formes urbaines est toujours présent.

La V^{ème} Partie est dénommée « Lourenço Marques : La ville planifiée et ses échecs », et elle s'attache à examiner la période allant de 1936 à 1960.

Dans un premier temps, ce chapitre analyse la période depuis l'orée des années 1936 et la fin des années 1960, et c'est pour Lourenço Marques une période d'épanouissement. L'essor économique de Lourenço Marques démarre par le biais du secteur tertiaire, ancré sur son port maritime, commercial, le décollage du secteur primaire de l'arrière-pays, puis du secteur secondaire témoigne d'un climat favorable à l'investissement. Le développement est aussi lié à une série d'investissements, pour l'essentiel privés, en matière d'infrastructures. Enfin, la

diversification de l'économie permet à Lourenço Marques de s'affirmer en tant que ville tertiaire, et de consolider son rôle de capitale de Province d'Outre-mer. Mais, en amont de ces événements, l'enchaînement des politiques émanant de Lisbonne est au cœur des contours pris par les formes de la ville. Les restrictions d'accès des indigènes à la ville et à certaines professions n'empêchent pas le gonflement démographique, ce qui conduit la Ville à prévoir une action politique pour composer avec cette dynamique.

Dans un deuxième temps, et dans ce contexte d'affirmation de son rôle de capitale provinciale, de développement du commerce et des services et de croissance de la population, la Câmara Municipal de la Ville de Lourenço Marques privilégie l'instauration de plans d'urbanisme, pour parvenir à maîtriser les nouvelles extensions. Ce processus d'action politique de la Ville va de pair avec les initiatives de l'Etat central totalitaire, qui prévoit d'instaurer de nouveaux instruments d'urbanisme, pour parvenir à maîtriser le territoire, et à encadrer le développement des Provinces d'Outre-mer. Pour ce faire, l'Etat fait intervenir des urbanistes, et ils sont intégrés dans un réseau européen d'échange de savoir-faire entre des urbanistes. A travers le *Plano Aguiar* (1955), Lourenço Marques a pour la première fois un plan global pour l'ensemble de la ville.

Je m'attache à analyser comment, à travers ce *Plano*, l'on fabrique la ville à Lourenço Marques, la politique de la ville privilégiée, la mise en exergue de la spécificité de cette ville, les effets qui découlent de ces différentes interventions, à travers ce *Plano* sur la structuration de la ville.

La VI^{ème} Partie est dénommée « Lourenço Marques, La ville européenne » et analyse la période entre 1960 et 1974

Dans un contexte de consolidation de sa fonction de capitale de province d'Outre-mer, d'instauration d'une ville européenne, et d'affirmation de l'administration, la Câmara Municipal de Lourenço Marques envisage de relancer un plan d'urbanisme global pour la ville, pour parvenir à maîtriser les extensions nécessaires à recevoir de nouveaux habitants. L'action de la Ville s'inscrit dans la continuité des intérêts d'un Etat central totalitaire, qui envisage de conduire des réformes administratives, et par là même de mettre en place de nouveaux outils de planification, pour maîtriser le territoire, et encadrer le développement des Provinces d'Outre-mer. Aussi, l'Etat fait appel à des urbanistes qui s'identifient avec le régime en place, comme l'ingénieur M. de Azevedo, qui est également intégré dans un réseau européen d'échange de savoir-faire entre des urbanistes, modernistes en particulier. A travers le plan De Azevedo (*Plano Director de Lourenço Marques*, approuvé en 1972), Lourenço Marques a pour la première fois un plan *director* global

pour l'ensemble de la ville. Ce chapitre analyse également dans quelle mesure les effets de ce plan sont ou pas matérialisés sur le terrain face au changement du contexte politique consécutif à l'indépendance du Mozambique.

Cette VI^{ème} Partie est également l'occasion de retracer l'histoire urbaine de Lourenço Marques pendant les deux décennies, au cours desquelles j'analyse les étapes de développement de la ville. Les éléments tels que la politique du régime en place, le développement économique et la planification des villes sont ici mis en exergue. Il s'agit de mettre en relief le lien étroit qui existe entre le développement économique, l'action politique et les formes urbaines présentes dans la ville, ainsi que la pertinence des documents d'urbanismes mis à l'étude et en tirer les spécificités de cette ville de Lourenço Marques, qui reste un terrain d'expérimentation des urbanistes portugais. Je m'attache aussi à analyser les effets de ce mode de production des espaces lequel conduit à la consolidation de deux villes antinomiques : l'*urbs lapidum* et la *roseaupolis*.

La VII^{ème} Partie est dénommée « Maputo : L'explosion urbaine », et elle analyse la période allant de l'orée de l'indépendance de 1975 à nos jours. Cette partie est présentée en deux sections (A et B), la première est dénommée « *La ville socialiste* », elle analyse les mutations politiques, économiques et urbaines au cours des deux premières décennies d'indépendance (1975-1995), et cette période est d'autant plus importante que c'est une période marquante pour l'histoire du pays et des villes, puisque pour la première fois les mozambicains sont appelés à gérer leur pays. Je m'intéresse ainsi aux initiatives prises par le nouveau pouvoir aux niveaux national et local, et ses incidences. Je mets par ailleurs en tension le processus d'action politique, le développement économique et les formes urbaines de la ville, et ce tout en faisant ressortir le lien étroit qui existent entre eux. Au niveau de l'action politique, j'interroge la pertinence d'une série de réformes politiques (portant sur la mise en cause fondamentale de l'ordre colonial à travers la refonte en profondeur des dispositifs légaux et juridiques, et l'instauration de nouvelles lois).

Aussi, dans ce contexte d'affirmation de l'indépendance, je montre comment le Mozambique s'attache à rechercher et à créer une identité mozambicaine propre, entre tradition et modernité, entre idéologie socialiste/marxiste-léniniste et volonté de construire une *société nouvelle*, et je note comment le nouveau Parti-Etat démontre aussitôt une aversion à l'urbain, à la ville, et s'engage dans un processus de déconstruction des repères historiques en lien avec la période coloniale. Après avoir relégué les questions urbaines au deuxième plan, il s'oriente ensuite vers un urbanisme de plan. J'interroge alors, quelle forme ce modèle socialiste (inspirés de l'Europe de l'Est mais aussi de beaucoup d'Etats africains au lendemain de leur indépendance) prend-il et comment est-il transposé sur la réalité des villes du Mozambique, en particulier celle

de Maputo ? Comment ce Parti-Etat perçoit-il la ville ? Ses réformes et choix politiques, parviennent-ils à façonner le visage de la ville et contribuent-ils à l'état d'explosion urbaine de la ville contemporaine ? La synergie (développement économique, action politique, et formes urbaines de la ville) présente jusqu'alors est-elle soutenue ? Je fais l'hypothèse qu'elle ne prévaut pas. A travers les réponses à ces questions, je cherche à démontrer le lien étroit entre les choix politiques et économique du pouvoir central et les bouleversements des formes de la ville et du cadre de vie.

Cette section est également l'occasion de revisiter l'histoire de Maputo tout en interrogeant l'histoire urbaine de la formation et du desserrement de Maputo depuis l'indépendance du pays et permet de dresser un bilan des premières années et de mieux appréhender les enjeux auxquels la ville doit faire face, en particulier celui de concilier et planifier la partie de la ville compacte (*Urbs lapidum*), la partie de la ville diffuse (*Roseaupolis*), qui prend de l'ampleur, mais aussi les *territoires de la dispersion*. Maputo ne parvient pas, je le démontrerai, à relever ces défis et ce dans un contexte de constitution d'un Etat *socialiste* qui cherche à contrôler les différents aspects de la vie économique, sociale et culturelle.

La deuxième section (B) est dénommée « *La nouvelle République et le retour au marché* » et elle analyse les dynamiques qui caractérisent la période de 1996 à 2012. Cette période dont l'amorce est concomitante avec la fin de la *guerre des 16 ans* est l'occasion d'analyser l'instauration de nouvelles réformes politiques (multipartisme, décentralisation) et économiques (ouverture aux marchés, reprivatisations). Ce processus permet à l'économie d'entrer en convalescence et exige par ailleurs des réponses aux niveaux technique, de la politique de la ville, ainsi que de la gestion. Aussi, il est l'occasion de repenser à la maîtrise des nouvelles extensions de la ville, dans la *roseaupolis* en particulier. Pour ce faire, sont instaurés de nouveaux documents d'urbanisme (*Plano de estrutura* de 1999, *Plano de estrutura* de 2008). Cette section examine alors les conditions de mise à l'étude de ces successifs documents d'urbanisme et les incidences sur les transformations du territoire de la ville de Maputo (et de Matola), et par là même, rendre compte de l'influence de ces documents dans la régulation des espaces. J'interroge ainsi les pratiques d'appropriation des espaces sur le terrain, les méthodes de production des espaces, et les pratiques de l'espace.

I^{ère} PARTIE

UNE ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE LA FORMATION D'UNE VILLE- CAPITALE

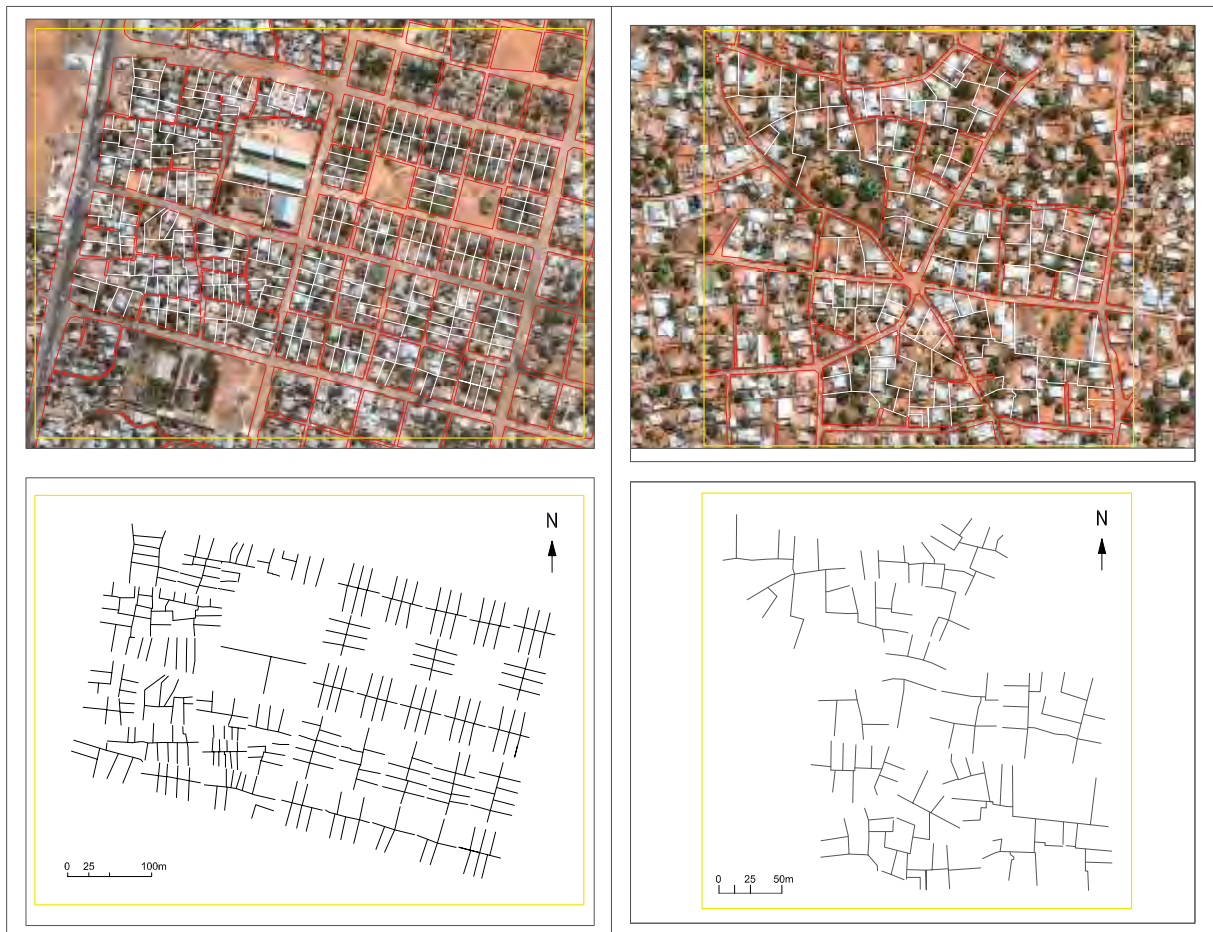


Fig. I.1: Extrait d'un lotissement du quartier Mahotas. Fig. I.2: Extrait des occupations spontanées du quartier 3 Fevereiro. Source : Interprétation de l'auteur à partir d'un fond Google earth.

A- Objectifs de la thèse et fondements théoriques

L'élaboration de cette thèse est l'occasion de retracer dans les grandes lignes le cheminement historique de la formation de la ville, et l'objectif est l'étude de la genèse des formes de la ville de Maputo en relation avec les étapes du développement économique de la ville.

Dans cette thèse, je m'attache à retracer des grandes étapes de formation de la ville, les plans de ville qui ont été mis à l'étude et leurs transformations.

Cette recherche porte sur l'histoire urbaine de la ville de Lourenço Marques qui devient à partir de 1975 Maputo. Pour mener à bien cette histoire et retracer l'évolution de cette ville, je privilégie, d'une part, une approche historico-urbaine, économique et sociale (la mise en perspective des données démographiques de la ville, l'évolution du contexte régional local, du pays et de la région) et d'autre part une analyse des formes urbaines, les transformations de la ville et de son territoire, l'évolution des plans de la ville (de Lourenço Marques et Maputo). Pour se faire mon analyse prend appui dans les travaux des historiens, et géographes portugais et mozambicains, mais aussi les architectes urbanistes et historiens italiens et français.

1- La genèse, les évolutions du plan de la ville et la morphologie urbaine

Pour mener à bien l'analyse de la formation et de l'évolution de la ville de Lourenço Marques (Maputo), je me suis appuyé sur l'approche de Marcel Poëte et Pierre Lavedan, complété par les travaux des architectes italiens et français.

1.1- M. Poëte et l'évolution des villes

Marcel Poëte est un historien, chartiste de formation et historien du Moyen Age¹. En 1903 il est nommé conservateur de la Bibliothèque des Travaux Historiques de la Ville de Paris (BTHVP), et en 1906 il assure un cours sur l'histoire de Paris à la BTHVP et il met en place des expositions sur l'évolution de la ville. Au début il se situe dans la lignée de l'histoire topographique et de l'historiographie classique avec également une ouverture interdisciplinaire

¹ L'École nationale des chartes de Paris a pour vocation de contribuer à la formation des personnels scientifiques chargés de la conservation du patrimoine, tels les musées, les bibliothèques, les archives, les monuments, entre autres.

qui renouvelle le genre². Les destructions urbaines qui découlent de la Première Guerre mondiale constituent un moment charnière dans son travail. Il envisage dès lors de créer une « science des villes » et aider la reconstruction : l'urbanisme ou art urbain. En 1916, M. Poëte amène la BTHVP à devenir Institut d'histoire, géographie et économie urbaine. En 1917, M. Poëte crée l'École des hautes études urbaines, cette école devient en 1924 l'Institut d'Urbanisme de Paris³. M. Poëte envisage de répondre aux défis de l'extension et de la reconstruction des villes françaises avec une approche culturaliste et historiciste de la ville, et il préconise à l'urbanisme des principes et de méthode d'analyse à travers un ouvrage publié en 1929 (*Introduction à l'urbanisme*⁴). Ses écrits influencent depuis quelques années la morphologie urbaine en France mais aussi en Italie.

La méthode préconisée par M. Poëte porte sur l'observation des villes et vise à faire ressortir, par analyse comparative, des données générales applicables à d'autres villes. Il s'agit d'une approche qu'associe étude monographique et étude comparative, et elle constitue le socle de la morphologie urbaine. Je m'approprie également ces éléments d'analyse pour mener à bien mon travail de recherche. M. Poëte fait ressortir à travers son œuvre, deux principes de base, l'étude de l'évolution des villes a une valeur opératoire (*operante*)⁵ et la ville peut être perçue tel qu'un organisme vivant.

1.1.1- Etude de l'évolution des villes et continuité de croissance urbaine

L'étude de l'évolution des villes est une condition préliminaire indispensable à l'action de l'urbanisme, selon M. Poëte et il souligne « [...] qu'on ne dise pas que la connaissance du passé n'a point d'utilité pratique. La simple étude des conditions et manifestations actuelles d'existence de la cité est insuffisante, car, faute de points comparatifs de repère dans le passé, on ne peut s'orienter vers l'avenir »⁶. M. Poëte est par conséquent le premier à mener des analyses morphogénétiques des villes et par la même à accorder une valeur urbanistique. Aussi, il préconise de thèse de morphologie urbaine au sein d'institut d'urbanisme et une approche morphogénétique. Ma recherche fait ressortir l'importance de l'étude de l'évolution de la ville de Lourenço Marques (Maputo) sur les différentes phases de sa formation pour comprendre la ville du présent, la ville contemporaine.

² CALABI D., *Marcel Poëte et le Paris des années vingt. Aux origines de « l'histoire des villes »*, Paris : L'Harmattan, 1997, p. 19. Marcel Poëte publie ainsi une monumentale étude sur Paris : *Une vie de cité. Paris de sa naissance à nos jours*, Paris : Picard, 3 vol. plus un album illustré, 1924 - 1931.

³ Parmi les fondateurs de l'IUP, outre Marcel Poëte, il faut citer Henri Sellier (maire de Suresnes et président de l'Office HBM du département de la Seine) et Léon Jaussely architecte, fondateur de la Société Française des Urbanistes.

⁴ POËTE M., *Introduction à l'urbanisme*, Paris, Sens & Tonka, 2000 (première édition en 1929, Paris : Boivin), 573 p.

⁵ Au cours des années de 1950, Saverio Muratori forge l'expression « *operante storia* », traduit en français comme « histoire opératoire », pour décrire l'emploi de l'analyse historique dans le projet.

⁶ POËTE M., *Introduction à l'urbanisme*, op. cit., p. 84.

L'évolution des villes présente, selon M. Poète, une continuité, « [...] il y a une continuité dans la vie de la ville. La Rome antique se continue par la Rome ppale, à laquelle a fait suite la capitale de l'Italie unifiée.⁷ ». Constantinople par exemple, est passé par cité romano-byzantine, et enfin ville Turque, et ce sont des noms successifs d'un même organisme urbain. Cette perception de continuité dans l'évolution contraste avec celle de rupture, et les époques viennent une après l'autre déposer leur empreinte sur la forme urbaine, et chacune contribue à l'unité et à la construction de l'ensemble⁸. Il s'agit là du paradigme qui est à la source de l'analyse de la morphologie urbaine, en effet, cette dernière s'attache à identifier les traces de la continuité dans la croissance des villes. La continuité peut se présenter telle qu'une croissance sur l'existant, à travers de densification ou de reconstruction sur une même base (comme la *ville palimpseste*) ou à travers une croissance par l'extension vers la périphérie (l'*urbs lapidum* et le *roseaupolis*), et le manque de régularités dans la forme urbaine sont alors considérés comme des accidents de l'histoire. L'urbanisme ira corriger en œuvrant sur l'unité de la ville en traçant des axes de voies, l'aménagement des parcellaires, entre autres.

1.1.2- Une composition organiciste de la ville

Marcel Poète privilégie une composition organiciste⁹ de la ville, et il décrit la ville tel qu'« [...] un être humain collectif, qui évolue à travers les âges, se modifiant, se développant ou déclinant et qui meurt. »¹⁰. La ville est assimilée à une cellule qui évolue de la genèse à la mort, et en urbanisme plusieurs mots sont empruntés au domaine de la biologie, tels noyau, artère, tissu, entre autres. Dans la conception organiciste différentes hypothèses sont posées, et je me les approprié dans le cadre de mes analyses sur Lourenço Marques (Maputo). La ville de Lourenço Marques (Maputo) s'identifie à la collectivité, et l'ensemble domine les parties, et il y a un déterminisme à double sens entre milieu physique et activité humaine. Ces hypothèses m'amènent à interroger la ville de Lourenço Marques (Maputo) à travers le regard qu'est porté sur ses principales activités économiques. C'est une ville créée par et pour l'activité portuaire, et il s'avère pertinent de l'étudier à partir des modes d'organisation politique et économique. Le port commercial ainsi que le secteur tertiaire sont un important levier économique de cette ville (ils ne constituent qu'un secteur parmi d'autres) et ils convient de les étudier à travers les rapports avec

⁷ POÈTE M., Ibid., p. 83.

⁸ Considérant cette perception la « ville émergente », la « ville diffuse », l'« *urbs lapidum* », le « *roseaupolis* », la « tierce-ville », ne constituent pas de phénomènes de ruptures irréversibles et elles marquent les phases de croissance.

⁹ Cette conception organiciste de la ville est également privilégiée par différents urbanistes, tel que Patrick Geddes. Ce dernier est un urbaniste écossais qui établit (avec le *civic design*) l'une des bases de l'urbanisme en Grande-Bretagne, et à travers son ouvrage sous le titre *Cities in evolution* (Benn, 1968, 1^{ère} éd. en 1915) le *civic design* devient un domaine particulier de la sociologie « [...] qui a trait aux cités, à leurs origines, à leurs répartition ; à leur développement et à leur structure ; à leur fonctionnement interne et externe, matériel et mental ; à leur évolution, particulière et générale ».

¹⁰ POÈTE M., *Introduction à l'urbanisme*, op. cit., p. 83.

les autres secteurs d'activité, mais encore l'analyse des formes urbaines. Il est intéressant de se concentrer à la fois sur le tissu urbain et sur l'ensemble du périmètre de la ville, tout en recadrant dans son contexte historico-évolutif.

Selon M. Poëte il n'y a pas un déterminisme géographique fort et la satisfaction des besoins élémentaires conduit les hommes à se concentrer dans un lieu grâce aux caractéristiques physiques et à *faire société* et de ce fait transformer un site naturel en établissement humain, « *La ville est un mode d'adaptation humaine à des besoins, nés de la conquête progressive de la nature par l'homme.* »¹¹. En effet, pour M. Poëte la ville est liée dans sa genèse à un paysage naturel et c'est l'homme que le fait l'expression d'un état de civilisation. Le progrès joue un rôle important au niveau de la croissance urbaine « *Les connaissances se développent, suscitant les découvertes successives de la science, qui trouvent leur application dans la vie courante. L'industrie se transforme et transforme à son tour l'existence humaine.* »¹².

Cela permet, en ce qui concerne ma recherche, d'amorcer l'analyse de la ville de Lourenço Marques (Maputo) depuis de son « site » du premier noyau urbain, qui est le périmètre de sol occupé par la ville et par son « cadre géographique ». L'étude d'un site urbain, tel que le considère M. Poëte, est complexe puisqu'elle suppose de réaliser la reconstitution de l'état original des sites, et il identifie les besoins humains liés à la création de la ville, tels l'approvisionnement en eau, l'alimentation, la défense, les échanges à travers les chemins¹³. Par ailleurs, il nous propose de raccorder l'étude du *site urbain* à celle du *cadre géographique*, qui se ramène parfois au simple système de communication, par la « voie naturelle de passage » ; « *Des deux données qui sont à la base de la formation et du développement de toute ville : le site et le cadre géographique, la seconde, par le fait qu'elle se résume dans la voie de passage, représente l'élément actif par excellence. [...]. Rattacher le destin de la ville au chemin constitue donc une règle essentielle de méthode* »¹⁴. Je démontrerai ainsi comment la genèse de la ville de Lourenço Marques (Maputo) à cet endroit s'explique par les caractéristiques physiques de son site. Les premiers occupants s'implantent sur des hauteurs, sur une presqu'île à proximité de points de passage de rivière (embouchure entre la baie de Lourenço Marques et les trois fleuves), elle tire ensuite partie de leur localisation géographique privilégiée. Aussi, elle attire au XVIII^{ème} siècle des activités auxiliaires au port (encore primitif) commercial maritime, puisque elle se positionne

¹¹ POËTE M., Ibidem., p. 85.

¹² POËTE M., Ibid., p. 85.

¹³ Au-delà des chemins ce sont plutôt les croisements des chemins qui sont à l'origine de la ville, puisque ils permettent les échanges. En effet, et selon le considère M. Poëte c'est à l'emplacement où le chemin s'arrête, du fait d'une rupture de charge et pour faire une halte que naît la ville.

¹⁴ POËTE M., *Introduction à l'urbanisme*, op. cit., p. 127. Aussi, Steen Eiler Rasmussen par exemple le montre, à travers son étude sur Londres, qui le site urbain à l'origine de la ville émerge au croisement de plusieurs routes romaines, à l'emplacement où la Tamise est franchissable. RASMUSSEN S., *Londres*, Paris, Picard, 1990 (1^{ère} édition en 1934 à Copenhague), 367 p. La version anglaise paraît en 1967 sous le titre *London, the Unique City*, Cambridge (Mass.), M.I.T. Press.

comme la porte d'entrée (mais aussi de déboucher) maritime de l'arrière-pays en plein développement économique, et c'est à partir du dernier quart du XIX^{ème} siècle qu'il se développe lorsqu'elle tire un très grand profit de leur situation et localisation.

Une certaine génération d'architectes-urbanistes tels Donat-Alfred Agache, Léon Jaussely, entre autres, bénéficient de la circulation de connaissance de Marcel Poëte, et ils ont en charge l'élaboration des premiers plans de ville mis en application (lois Cornudet 1919 et 1924)¹⁵. Aussi, cette circulation de connaissance touche en particulier Pierre Lavedan et l'urbaniste Gaston Bardet¹⁶.

1.2- Pierre Lavedan et l'approche par l'analyse des plans de ville

Pierre Lavedan est diplômé d'histoire de l'art et est l'auteur de différents ouvrages encyclopédiques sur l'histoire de l'urbanisme¹⁷. Il publie également *Analyse urbaine : géographie de villes* en 1936¹⁸ et j'ai m'en suis approprié pour appuyer mes analyses. A l'amorce de sa carrière, P. Lavedan se positionne dans le prolongement de travaux réalisés par P. Vidal de la Blache et R. Blanchard de l'Ecole de géographie française, du *fatalisme géographique* de F. Ratzel¹⁹, et l'organicisme de Marcel Poëte. Il prend ensuite ses distances de ces influences à cause, selon *Géographie de villes* (seconde éd.), de son changement de conception de la ville laquelle n'est plus organiciste (et il la dénomme *fatalisme historique* ou *vital*). P. Lavedan souligne que : « la ville, dit-on, est un être vivant et, comme tous les êtres vivants, elle naît, elle grandit, elle meurt ; elle est tour à tour enfant, adolescent, vieillard. La comparaison, que j'ai longtemps acceptée moi-même, ne se serait-ce que dans la première édition de cet ouvrage, me paraît aujourd'hui inacceptable »²⁰. La naissance et la mort d'une ville est une analogie imagée, certaines villes peuvent revivre, en contrant l'évolution fatale de la vie, et d'autres sans en avoir passé par l'état de petite ville, deviennent des grandes villes, tel est entre autres, l'exemple de la ville moderniste de Brasilia.

P. Lavedan ainsi que M. Poëte s'entendent pour créer une génération d'urbanistes à même de mener la reconstruction des villes françaises sur des principes culturalistes, et de l'art urbain, et

¹⁵ Cette circulation de connaissance ne s'impose pas au milieu universitaire puisque, et selon l'atteste sa fille Françoise Bardet, les historiens ne le reconnaissent pas tant que un de leurs à cause de l'importance qu'il accorde à la « vie » dans l'histoire. cf. *Lettre de Françoise Bardet à Hubert Tonka*, in POËTE M., *ibid.*, p. 25. o

¹⁶ BARDET G., *Le nouvel urbanisme*, Paris, Vincent Fréal et Cie, 1948, 336 p. ou *Principes d'analyse urbaine*, Paris, Berger-Levrault, 1945, 28 p.

¹⁷ L'ouvrage *Histoire de l'urbanisme* paraît en différents volumes (de 1926 à 1982), *Les villes françaises* (1966) chez Vincent et Fréal, Paris.

¹⁸ LAVEDAN P., *Géographie des villes*, Paris, Gallimard, 1959 (première édition en 1936), 341 p.

¹⁹ RATZEL F., « Le Sol, la Société, l'État », *L'Année sociologique*, 1898-1899, 1900, pp. 1-14.

²⁰ LAVEDAN P., *Géographie des villes*, op. cit., p.13.

ce à l'issue de la 1^{ère} guerre mondiale. Il se trouve parmi ceux qui sont à l'origine (en 1923) de l'Institut d'urbanisme de l'université de Paris. A travers son ouvrage « Géographie de villes », P. Lavedan met en avant une méthode d'analyse urbaine à partir de l'analyse architecturale urbaine ainsi que du plan de ville.

1.2.1- L'analyse de la formation des villes

Pierre Lavedan préconise une méthode d'analyse des villes, à l'instar de M. Poëte, par comparaison des villes les unes aux autres, qui tient dans l'explication du détachement graduel de la ville avec son *milieu physique*, ainsi que dans l'explication de sa *vie urbaine*²¹.

Il y a un « consensus » entre P. Lavedan et M. Poëte sur l'origine des villes, les raisons étant la volonté d'un groupe d'individus de satisfaire des besoins, tels que s'alimenter en eau et nourriture, la recherche d'échange avec d'autres groupes d'individus, se défendre, et la recherche du sacré. Différents éléments sont définis par P. Lavedan comme des éléments générateurs de ville, tels qu'un promontoire rocher, une source d'eau, un sanctuaire, le gué, entre autres. Par ailleurs, deux éléments (*site local* et *situation générale*) déterminent l'emplacement de la ville. Les caractéristiques du *site local* (socle sur lequel la ville est assise) conditionnent l'emplacement du noyau primitif. Au niveau du site, sont à étudier des caractéristiques telles la nature des sols, et la configuration physique, cette dernière concerne le relief et les nappes phréatiques.

Différents cas parmi d'autres peuvent illustrer cette approche sur l'origine des sites. Tel est le noyau primitif de Paris dont l'origine est l'île de la cité (cf. Le site d'origine de Paris), et il se trouve au croisement de l'axe de passage de la Seine entre les collines de Belleville et Montmartre, l'île de la cité favorise le passage du fleuve, c'est ainsi que Paris acquiert naturellement un rôle de ville d'échange. De plus, sa situation insulaire lui assure une position défensive du site, et offre par ailleurs de l'eau potable et des sols sains. Une extension de zone marécageuse présente sur le site lui vaut le nom de *quartier du marais*.

21

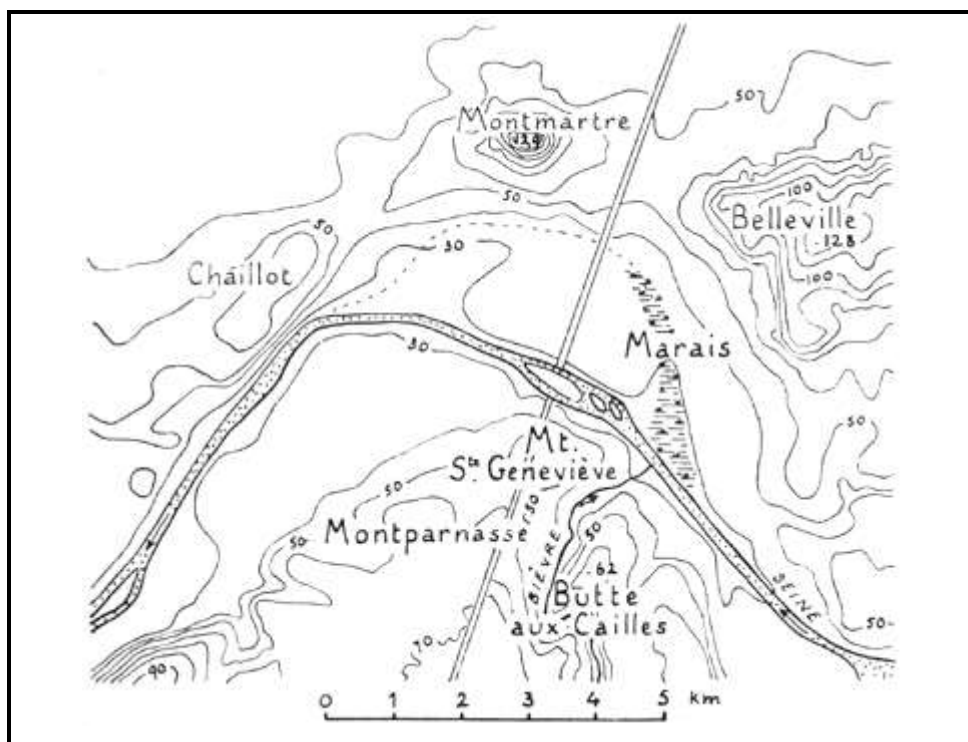


Fig. I.3: Le site d'origine de Paris Source : LAVEDAN P., *Les villes françaises*, p.49.

Donc c'est dans les caractéristiques du site que se trouve l'origine de la ville, et dans sa *situation générale* qui se trouvent les éléments déterminants de sa croissance. P. Lavedan reprend la définition de R. Blanchard sur la *situation générale*²², et elle comprend également l'étude des ressources naturelles, de relations d'une ville et du climat. Les relations d'une ville ont trait à l'analyse de la gestion politique des axes de communication, l'organisation des transports, et l'analyse des voies de communication.

Prenons l'exemple de la ville de Lourenço Marques qui jouera un rôle dans le développement du territoire, du secteur économique en particulier. La ville s'implante au début du XVIII^{ème} siècle dans une langue de sable marécageux, à l'embouchure de trois fleuves et la baie de Lourenço Marques. Dans un premier temps, le site local ne permet pas la création d'une grande ville puisque sa situation générale ne le favorise pas. Le commerce maritime est d'abord accaparé par les ports du voisin sud-africain, et le port de Lourenço Marques se présente alors comme le débouché maritime privilégié pour l'arrière-pays, le territoire de l'ouest sud-africain en particulier. Le développement des territoires de l'hinterland (suite à la découverte des gisements miniers, aurifères en particulier) apporte une grande dynamique au port et permet l'essor de la ville, et la colonisation du territoire d'alors du Mozambique va changer la donne à la fin du XIX^{ème} siècle. La situation générale de la ville devient alors très favorable. Lourenço Marques est

²² BLANCHARD R., « Une méthode de géographie urbaine », in *Vie urbaine* n° 16, Paris, Institut d'urbanisme, 1922, pp. 301-319.

sur la route maritime des indes. Elle devient la porte d'entrée maritime privilégiée des arrière-pays et son économie (les recettes douanières, en particulier), sa taille et sa population, dépassent celles des autres villes du pays et de la capitale (l'Ilha de Moçambique) en particulier. Une situation générale qui devient favorable permet le développement d'une grande ville par-delà un site défavorable.

1.2.2- L'analyse de villes par des plans cartographiques

L'analyse de la ville par le biais des plans cartographiques préconisé par P. Lavedan constitue un important apport pour la morphologie urbaine, et il met en évidence le fait qu'il est possible de trouver à travers l'étude des plans des villes les principes générateurs des formes urbaines. Il distingue deux types de villes, celles qui ont commencée par être de villages avant de devenir villes sont appelées *villes spontanées*, et celles dont l'homme est à l'origine et dans un but conscient sont les *villes créées*. Les traces de la création et de la croissance de la ville sont souvent identifiées sur le plan de la ville, et ce dernier n'est pas dû au hasard puisque *« il y a eu obéissance à des règles, soit inconsciemment dans le [cas des villes spontanées], soit consciemment et ouvertement dans le [cas des villes créées]. Il existe toujours un élément générateur du plan. »*²³. Ce dernier n'est pas forcément l'élément générateur de la ville bien qu'il peut en être issu de celui-ci.

Différentes exemples peuvent illustrer les rapports entre l'élément générateur du plan et l'élément générateur de la ville, tel le site local de Vérone lequel s'inscrit dans un méandre de l'Adige surplombé par une élévation de terrain rocheux. Une zone du cours d'eau sur l'Adige est l'élément générateur de la ville, et l'élément générateur du plan se situe dans la transformation de cette zone du cours d'eau en un pont qui relie le château et protège la cité. L'axe d'accès au pont détermine l'orientation des autres voies, et le tracé de ces dernières n'obéit pas l'orientation en hémicycle du cours d'eau.

²³ LAVEDAN P., *Géographie des villes*, op. cit. pp. 91-92.

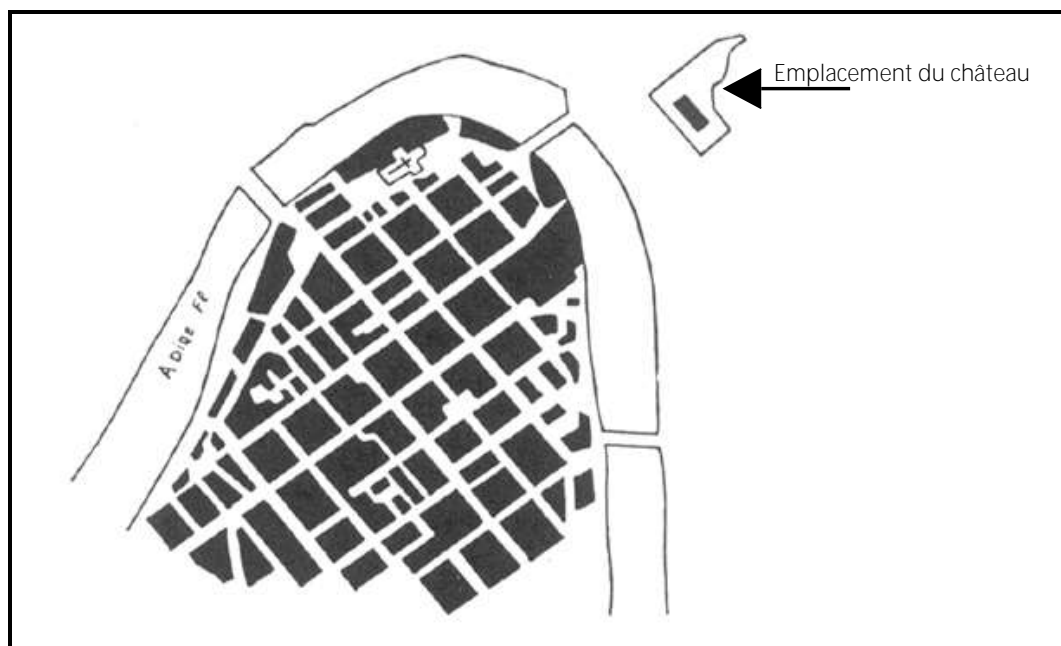


Fig. I.4: **Emplacement du pont qui est l'élément générateur du plan de Vérone** Source : LAVEDAN P., *Géographie des villes*, op. cit., p.102.

D'ordinaire les éléments générateurs du plan sont des repères matériels naturels (mers, cours d'eau, montagnes, entre autres) ou non (enceintes, monuments, routes, entre autres) et des éléments intellectuels (systèmes de plan), ces derniers sont dessinés et peuvent être classés selon trois types de tracés, *radioconcentriques*, *orthogonaux*, et *souples*, ces derniers n'obéissent pas à une géométrie définie.

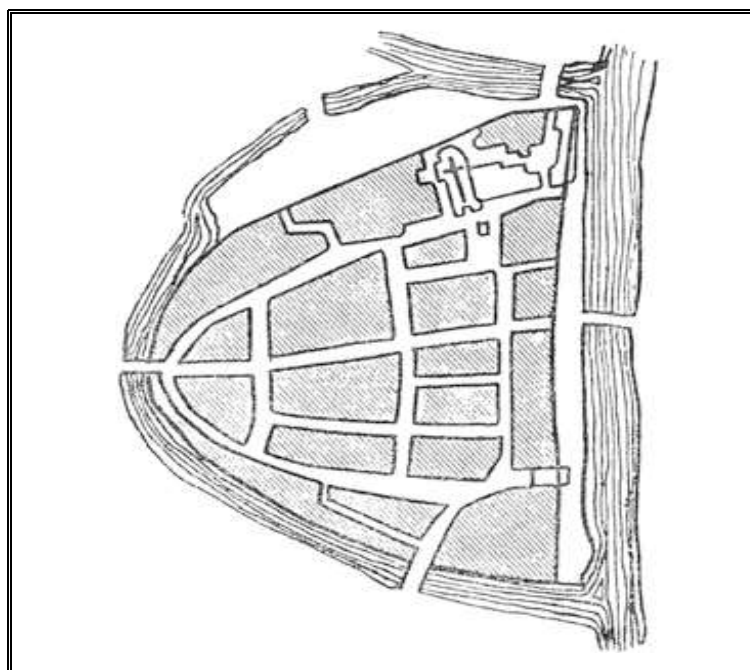


Fig. I.5: **Le périmètre de Chalon-sur-Saône est défini par une enceinte en hémicycle qui génère un plan en hémicycle** Source : LAVEDAN P., *Géographie des villes*, op. cit., p.108.

L'interprétation du plan de la ville peut s'avérer difficile plus la ville est ancienne, puisque les tracés disparaissent avec les changements des usages spécifiques, tel est l'amphithéâtre romain entre autres, aussi l'enchaînement dans le temps des constructions et des destructions viennent complexifier l'interprétation. Pour les grandes villes, il est important d'analyser les évolutions historiques, identifier les éléments générateurs de chacune de phase d'extension. Les tracés des voies par exemple perdurent pendant une période la plus longue face aux changements successifs, la *loi de la permanence* pour répondre l'expression de P. Lavedan. Une ville détruite (par un incendie ou autre) voit ses limites parcellaires s'estomper, les tracés des voies ainsi que les places sont les derniers traces sur lesquelles une reconstruction et l'analyse peuvent s'appuyer. Le plan présente la structure fondamentale de la ville selon le souligne P. Lavedan, « *La ville se compose matériellement de deux parties, qui s'interpénètrent étroitement : surfaces libres et surfaces bâties.* »²⁴. Les places, rues, jardins publics, cimetières, rivières, entre autres, sont les surfaces libres publics, et les jardins particuliers, cours, entre autres, sont des surfaces privés. D'une époque à l'autre et d'un pays à l'autre la répartition entre les éléments change et laisse son empreinte sur une ville.

A travers la méthode d'approche pour la lecture de la cartographie de ville préconisée par P. Lavedan, une nouvelle voie s'ouvre à la méthode l'analyse, et elle est réalisée en deux temps, d'abord le *site local* (l'emplacement de la ville) et la *situation générale*, ensuite le plan de la ville. Il s'agit là du début d'une logique de décomposition de la forme urbaine. Des géographes Britanniques, des architectes urbanistes italiens des années 1950 et des architectes urbanistes français des années 1970 s'approprient cette méthode et suivent cette logique de décomposition de la forme urbaine.

2- L'apport des architectes urbanistes italiens

Deux groupes de personnalités sont distinguer : d'abord des historiens de l'urbanisme impliqués dans l'analyse des tissus urbains dans les centres historiques, parmi lesquels Saverio Muratori et Gianfranco Caniggia, et ensuite des architectes (Aldo Rossi, Carlo Aymonino), jusque-là engagés dans l'aventure du Mouvement Moderne, qui réfléchissent à la manière de construire une approche moderne de l'architecture qui s'inscrive dans une histoire urbaine.

2.1- Saverio Muratori et l'histoire opératoire

Architecte et historien de l'architecture S. Muratori se dédie à l'enseignement à l'université de Venise pendant cinq ans depuis 1950 et à l'université de Rome pendant dix-sept

²⁴ LAVEDAN P., *Géographie des villes*, op. cit. p. 88.

ans depuis 1956. Au cours de cette décennie de 1950 S. Muratori se positionne contre les visées anhistoriques et anti-urbaines du Mouvement moderne, et il cherche d'abord à harmoniser les nouvelles interventions en matière d'architecture et les structures urbaines existantes, et par ailleurs à harmoniser l'histoire et le projet dans l'enseignement de l'architecture. L'analyse historique de la ville préconisée par S. Muratori doit conduire à une *operante storia* (ou histoire opératoire), donc une histoire urbaine *agissante*, qui donne la possibilité au projet de se faire en tenant en compte de l'existant. Il préconise la première méthode d'analyse typomorphologique laquelle doit être perçue tel qu'un modèle de lecture de la ville par le biais de ses formes physiques, et ce à travers des ouvrages tels *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, et, *Studi per una operante storia urbana di Roma* ²⁵. A travers l'étude sur Venise, il fait ressortir le lien qui existe entre la typologie bâtie et la morphologie de la ville. La ville est perçue par S. Muratori tel qu'une totalité observable à deux échelles de structuration, la première est celle de l'édifice par rapport aux espaces non bâti, et la seconde est celle de la parcelle « *le groupement des parcelles amène à considérer la structuration caractéristique des éléments du tissu selon leur emplacement dans la ville, selon la période de leur formation et selon les modalités de leur croissance* ». Il infère d'abord que « *le type ne se caractérise pas en dehors de son application concrète, [c'est-à-dire] en dehors de son tissu construit* ». Ensuite « *le tissu urbain à son tour ne se caractérise pas en dehors de son cadre, [c'est-à-dire] en dehors de l'étude de l'ensemble de la structure urbaine* ». S. Muratori forge la notion synthétique de tissu urbain pour mettre ensemble les trois éléments de la forme urbain, à savoir le réseau de voirie, le parcellaire et le bâti. Enfin, « *l'étude d'une structure urbaine ne se conçoit que dans sa dimension historique, car sa réalité se fonde dans le temps sur une succession de réactions et de croissances à partir d'un état antérieur* »²⁶. Saverio Muratori replace, de par cette méthode, le bâti au sein du tissu urbain et la ville au sein du territoire, il retrace les phases de croissance de la ville et retrace les variations du rapport entre la forme urbaine et la typologie bâtie²⁷.

Je retiens les réflexions contextuelle et morphogénétique de S. Muratori, d'abord il reprend l'idée que la typologie du bâti doit être analysée dans le cadre du tissu urbain sur lequel est-elle assise, et les tissus urbains d'une ville doivent être analysés les uns et les autres tel qu'un ensemble et ne pas de façon indépendante. Les types architecturaux présents à Lourenço Marques et Maputo (édifices publics et équipements, maisons individuelles, de commerces, entre autres) présentent une diversité architecturale qui témoigne des différentes étapes de formation de la

²⁵ MURATORI S., *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, Rome, Istituto Poligrafico dello Stato, 1959 et MURATORI S., MARINUCCI G., BOLLATI R. et S., *Studi per una operante storia urbana di Roma*, Rome, Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1963.

²⁶ MURATORI S., *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, Rome, Istituto poligrafico dello stato, op. cit., p. 11.

²⁷ PANERAI P. et LANGE J., *Formes urbaines, tissus urbains. Essai de bibliographie raisonnée (1940-2000)*, La Défense, METL, DGUHC, 2001, p. 33.

ville : le premier noyau et les premières extensions présentent des maisons-ateliers ou maison-magasins divers, la fusion des lieux de travail et de vie, atelier en étages ou en arrière cours, certains ont une grande hauteur sous plafond, existence de rangées de bâtiments identiques, entre autres. Ces infrastructures, dès que nous les replaçons dans le contexte local, c'est-à-dire du tissu urbain et la ville qui les porte, des différences visibles apparaissent d'une zone à l'autre. Si ils sont issu d'un même système socio-économique, les périodes d'implantation différent. Pour comprendre la typologie bâtie à Lourenço Marques (Maputo) je suis dans obligation de replacer dans son tissu urbain, son contexte socio-économique et politique, et la période de l'implantation.

Enfin, il est également important dans mes analyses, l'idée de la réflexion morphogénétique, et l'étude d'une structure urbaine doit être conçue dans sa dimension historique, à travers l'analyse des ruptures, des continuités, et il faut prendre en compte que la forme urbaine découle toujours d'un processus morphogénétique. Je m'en approprie cette approche pour bâtir ma méthode de travail, et elle consiste à identifier des périodes dans la croissance urbaine. Pour chacun de ces temps une analyse cartographique est élaborée par la décomposition du tissu urbain (le site, le réseau viaire, le découpage parcellaire, le bâti). La lecture de ces cartes est effectuée par comparaison des éléments du tissu urbain à un moment donné (cf. plans de Lourenço Marques de 1851, 1876, 1887, entre autres) ainsi que par comparaison chronologique. Aussi l'évolution historique du tissu urbain sur le long terme (cf. plans de Lourenço Marques de 1894, 1900, 1909, 1912, 1940, entre autres, et de Maputo de 1985).

2.2- L'approche morphologique de la ville et du territoire par Gianfranco Caniggia

Gianfranco Caniggia est un architecte italien, qui après avoir été assistant de S. Muratori, enseigne le projet et la composition architecturale à l'Université de Rome et réalise également des opérations architecturales. Il réalise des études monographiques sur la ville de Côme en 1963, et sur la ville de Florence en 1986²⁸. Aussi, il reprend et approfondit les théories de S. Muratori sur la croissance urbaine et sur la notion de type comme outil d'analyse des formes urbaines au côté de la morphologie.

²⁸ CANIGGIA G., *Lettura di una città : Como, Studi per una storia operante delle città*, Côme : Edizioni New Press, 1984 (première édition en 1963, Rome : Centro Studi di Storia Urbanistica), 62 p. et *Lecture de Florence, une approche morphologique du territoire*, Bruxelles : Institut Supérieur d'Architecture Saint-Luc, 1994 (première édition en italien dans G. CANIGGIA et S. MALFROY, *L'approche morphologique de la ville et du territoire*, Zurich : École Polytechnique Fédérale de Zurich, 1986), 142 p.

A l'instar des autres précurseurs de l'analyse morphologique, G. Caniggia a une vision organiciste de la ville, fondée sur l'hypothèse que la ville et le territoire peuvent être assimilés avec le monde organique, ainsi que sur l'observation que « *la pratique constructive de la société, qu'elle soit spontanée ou planifiée [...] est fortement structurée, qu'elle n'émerge ni ne se transforme au hasard, mais dérive de l'évolution constante guidée par un système unitaire de lois de formation et de mutation* »²⁹. G. Caniggia est contraire aux visées réductrices d'un rationalisme qui a tendance à isoler les éléments, à fragmenter le réel, selon nos explications S. Malfroy. Il privilégie une métaphore organique car elle est à même de suggérer à la fois l'idéal classique de cohérence, d'unité, ainsi que l'idée d'intégration de l'ensemble et des parties, mais aussi la conception contemporaine de système, tel qu'un ensemble d'éléments en interaction dynamique, disposés par des niveaux progressifs de complexité³⁰.

Selon le décrit R. Mathu, C. Caniggia considère que « *l'évolution d'un organisme urbain s'opère par paliers, c'est-à-dire par une succession d'états identifiables par leurs caractéristiques typiques, - ressemblances ou différences – qui détermine la linéarité ou la cyclicité, la continuité ou la mutation du processus. Ces cycles sont marqués par une alternance de phases de boom de l'activité constructive et de périodes de récession ou de stagnation en fonction de la conjoncture* »³¹. G. Caniggia souligne qu'il « *n'existe pas de ville à croissance constante, continue. Toutes, et Florence en particulier, sont sujettes à des moments de « boom » de la construction, peu nombreux et de courte durée, espacés par de long moments d'arrêt et de récupération capillaire du construit* »³². Cette perception de la croissance urbaine est également partagée par des géographes britanniques³³.

Au niveau du processus de densification et d'évolutions des formes urbaines G. Caniggia s'intéresse des *mutations capillaires*, et il explique que « *la foule des petites modifications que les habitants effectuent en permanence sur l'environnement construit pour l'adapter à leurs besoins changeants* »³⁴. La ville garde sur le long terme pour l'essentiel de son caractère. « *La notion de « permanence » indique, dans l'esprit de Caniggia, que certaines caractéristiques morphologiques sont conservées malgré les changements ; ce qui implique une certaine continuité entre les phases de formation et par conséquent que certains éléments anciens ont été générateurs*

²⁹ Malfroy S. in, Caniggia G. et Malfroy S., *L'approche morphologique de la ville et du territoire*, op. cit., p. 16.

³⁰ Malfroy S. in, Caniggia G. et Malfroy S., *ibid.*

³¹ Mathu R. in, Caniggia G. et Malfroy S., *id.*, p. 36.

³² Caniggia G., in *Lecture de Florence, une approche morphologique du territoire*, op. cit., p. 18.

³³ Tels Whitehand JWR et MRG Conzen et ils montrent que la croissance urbaine n'est pas un processus linéaire, et elle est influencée par la fluctuation de l'activité constructive entre des périodes de *boom* constructif et de crise. Les périodes de *boom* se présente dans la forme urbaine par l'avènement de nouvelles zones en périphérie des villes ou par de densification, en témoignent les notions de *fringe belt* et de *morphological period*.

³⁴ Malfroy S. in, Caniggia G. et Malfroy S., *L'approche morphologique de la ville et du territoire*, op. cit., p. 17.

de tracés ultérieurs, ou les ont simplement conditionnés»³⁵. Plus les structures sont à grande échelle et plus elles durent, puisque la permanence dépend de l'échelle.

En ce qui concerne le bâti, G. Caniggia opère à partir du type et de l'analyse de la typologie. La typologie est développée par les architectes italiens et se présente tel qu'« *un instrument, une méthode au service de la connaissance [morphologique] de la variété et de la variation des formes dans le temps* »³⁶. Dans ses recherches sur Côme, G. Caniggia analyse l'évolution d'un type d'habitat (hutte ronde préhistorique) et montre comment il préfigure la maison individuelle des Romains (la *domus*), et elle devient au cours des siècles la *casa a schiera* (ou maison mitoyenne) et la *casa in linea* (maison en bande). Aussi, il analyse la formation de ces types de bâtiment et comment s'agrègent les différents tissus urbains spécifiques de Côme³⁷. Il est un architecte du projet, et il utilise l'histoire pour comprendre les modes de formation de la ville pour mieux appréhender comment construire sur elle. Il partage avec Saverio Muratori, le lien dialectique qu'il a établi entre la connaissance historique de l'environnement construit et le projet de nouveaux aménagements. Cependant, cette position s'oppose à ceux qui font dépendre la rationalité des aménagements contemporains de l'inexistence de toute « contamination » par l'histoire. Elle le distingue également d'autres « héritiers » de S. Muratori tel qu'A. Rossi et C. Aymonino qui s'opposent à la valeur opératoire de la morphologie, cependant G. Caniggia considère qu'elle est à même de procurer des outils pour intervenir sur les formes³⁸.

B- Cadre géographique et site

Tout plan comporte un élément générateur, lequel s'explique par le croisement du cadre géographique et du site. Le *cadre géographique* ou *situation* est constitué par l'ensemble des axes de circulation (voies routières, voies d'eau, voies ferrées...) qui mettent en relation la ville avec le territoire national ou continental. Le *site* ou *portion* du sol qu'occupe la ville peut être définie comme un ensemble de contraintes et d'atouts. L'on peut le lire à travers sa configuration physique (relief, hydrologie) et de nature des sols (plus ou moins grande stabilité, présence de l'eau). Selon M. Poëte, « *des deux données qui sont à la base de la formation et du développement de toute ville, le site et le cadre géographique, la seconde parce qu'elle se résume à la voie de passage représente l'élément actif par excellence. Le site reçoit la ville, mais c'est le chemin qui*

³⁵ MATHU R. in, CANIGGIA G. et MALFROY S., id., p. 31.

³⁶ MALFROY S. in CANIGGIA G., id., p. 137.

³⁷ CANIGGIA G., « Schemi di formazione di pseudotipi e tessuti particolari », in *Lettura di una città : Como, Studi per una storia operante delle città*, op. cit., planche II.

³⁸ MALFROY S. in MALFROY S. et CANIGGIA G., *Lecture de Florence, une approche morphologique du territoire*, op. cit., p. 131.

le vivifie ; le cheminement le long des voies naturelles a permis à l'homme primitif de découvrir le site favorable, auquel la route donne ensuite sa pleine expression urbaine »³⁹.

1- Cadre géographique

Lourenço Marques, une porte sur le continent

Le cadre géographique, qui est à l'origine de la ville, présente des caractéristiques stratégiques qui expliquent son choix par les tous premiers occupants portugais. Cette baie, dénommée auparavant *Bahia da Lagoa*⁴⁰, s'étend sur environ 42 Km du nord au sud. Les portugais s'installent sur la baie, adjacente à l'estuaire, ce qui leur ouvre l'accès à l'intérieur des territoires à travers les fleuves. La baie devient point d'embouchure, et plus tard noyau, village et ville d'embouchure.

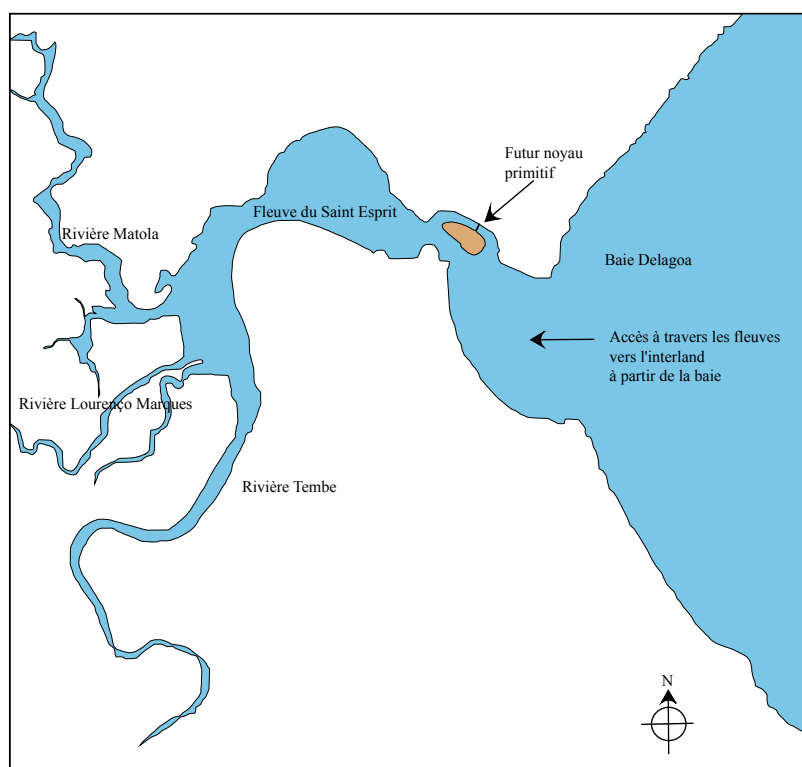


Fig. I.6: **Cadre Géographique** Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

³⁹ POËTE M. *Introduction à l'urbanisme*. Paris : Sens & Tonka, 2000, 573 p.

⁴⁰ L'origine du nom *Bahia da Lagoa* est issue d'une croyance des portugais fondée sur une relation des indigènes, selon laquelle, les fleuves Manhiça ou du Espírito Santo, et le Nilo dérivèrent d'un grand lac (Alagoa grande) de l'intérieur du continent africain. Cooley, *Inner Africa laid open*, London 1852, pag. 135 e seg. ; Cité par Levy Maria Jordão (Visconde de Paiva Manso): *Memoria sobre Lourenço Marques (Delagoa Bay)*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1870. pp 1 et 3. Selon G. M'Call Theal cité par A. Granjean, le capitaine Portugais António do Campo, lors de son passage par la baie, conclut que l'on est en présence d'un fleuve considérable issu d'un lac étendu localisé à l'intérieur des terres, tout comme si l'on faisait venir le Nil et le Congo de vastes nappes d'eau que l'on plaçait au centre de l'Afrique. Il appela ainsi la rivière Espírito Santo, et la baie, *bahia da lagoa* (ou la baie du lac). THEAL G., *The Portuguese in South Africa*, London, F. Fischer Unwin, Paternoster Square, 1896, cité par GRANJEAN A., *La cartographie de la Province de Lourenço Marques*, In « *Bulletin de la Société Neuchateloise de géographie* », tome 12, 1900, pp. 316-41.

La baie constitue le débouché de quatre rivières (Tembe, L.M., Matola et Manhiça) et un fleuve vers la mer, ce qui permit certainement l'ouverture de routes fluviales et ensuite terrestres, au-delà des routes maritimes (*voir carte de la baie*). La baie comporte un promontoire qui permet d'observer l'arrivée des bateaux et de se prévenir contre d'éventuels accrochages avec les pirates. La situation de port d'estuaire permet toujours le passage de la navigation fluviale à la navigation maritime et vice-versa. Parallèlement, la situation de port d'embarquement joue un rôle à l'issue de la construction du chemin de fer, permettant le passage du bateau au train.

Ces points de rencontres entre les différentes routes fluviales, maritimes... (les bifurcations sont non seulement des lieux de passage, mais encore des arrêts, la rencontre de deux routes) influencent la naissance de l'agglomération. Mais, les bifurcations en tant qu'élément générateur des *agglomérations* sont parfois contestées. Pourtant d'autres exemples peuvent être mentionnés, comme une intersection dont les routes sont de même nature, comme deux cours d'eau. Les villes de Montereau, Lyon et Nevers, sont des exemples de villes de confluent. Lourenço Marques, Le Havre, Bordeaux, Saint-Nazaire, sont bien des villes d'embouchure, nées du croisement de voies fluviales et de routes maritimes.⁴¹

Les besoins élémentaires forcent toujours les navigateurs à effectuer leur ravitaillement sur la baie Delagoa. Certes, la satisfaction de ces besoins n'est jamais inhérente à un site géographique spécifique, car comme le souligne Pierre Lavedan⁴², des sites différents peuvent assurer des besoins différents, à des époques différentes. Pour l'établissement des villes dans l'Antiquité, Aristote recommanda leur édification dans des endroits possédant des ressources naturelles susceptibles d'assurer les besoins essentiels, comme l'eau... celle-ci étant un des éléments primordiaux pour la création d'une agglomération : « *aquae benignae augent numerum Deorum nominibus variis urbesque condunt* », tel que l'observa Pline l'Ancien.⁴³

Le cadre géographique change au cours de l'histoire, avec l'apparition de nouvelles voies de communication. Le premier cadre géographique découle des escales effectuées tout au long des routes maritimes vers les Indes par les portugais, à travers les océans Atlantique et Indien. Le deuxième cadre géographique trouve son origine lorsque les explorateurs portugais, anglais, hollandais..., cherchent à regagner l'intérieur du continent (l'arrière pays) à travers de Lourenço Marques.

Entre le 16^{ème} et le 17^{ème} siècle, ce comptoir⁴⁴ portugais implanté sur une île, a des

⁴¹ LAVEDAN P., *Géographie des villes*. Paris : Gallimard, 1959 (première édition en 1936), p. 37.

⁴² LAVEDAN P., op. cité. p. 30.

⁴³ LAVEDAN P., *Géographie des villes*. Paris : Gallimard, 1959 (première édition en 1936), p. 30.

⁴⁴ Le comptoir est un établissement, factorerie ou installation commerciale fondé par une nation à l'étranger, dans un pays éloigné, tels que les anciens comptoirs, en particulier coloniaux. REY-DEBOVE J. et REY A. (sous la dir.) *Le Petit Robert*, Dictionnaire de la langue française. Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française. Nouvelle édition du

fonctions d'échange, d'alimentation en eau et nourriture, et de défense ..., (comme d'ailleurs c'est le cas des autres îles de l'océan Indien) : « *Comme le temps ne devenait pas favorable nous fûmes obligés d'entrer dans le port de Mozambique pour y prendre de l'eau, car nous [en] avions besoin* »⁴⁵ « ... *L'eau de la rivière est très bonne* »⁴⁶... Ce comptoir est situé sur les routes maritimes vers les Indes, qu'empruntent les navigateurs portugais, dont les activités portent sur le commerce d'ivoire, des esclaves, du fer, de l'or, de cuivre, et des tissus...⁴⁷. Localisé au fond de la baie Delagoa et protégé sur la partie sud par la presqu'île d'Inhaca ou Unhaca, il est d'un accès facile, y compris pour les grands bateaux. Les bateaux descendant l'Atlantique, et après avoir fait escale dans les comptoirs du Cap-Vert, de la Guinée, de São Tomé e Príncipe, de l'Angola (toujours proche de la côte pour des raisons de sécurité), lorsqu'ils remontent l'Océan Indien se ravitaillent alors sur la baie Delagoa. « *Où s'arrête-t-on ? D'abord aux points où il est nécessaire de se reposer ou de se ravitailler* »⁴⁸. António de Campo, un navigateur portugais et capitaine de la flotte de Vasco de Gama, reconnaît la baie en 1502. Puis, d'autres comptoirs commerciaux sont fondés par des Portugais et des Britanniques sur cette partie de la côte de l'océan Indien.⁴⁹ Cette baie dénommée aussi Bahia Formosa (ou *Delagoa bay* selon les anglais) est découverte en 1544 par le navigateur portugais Lourenço Marques. D. João de Castro est de passage par le Mozambique vers l'Inde et porte cette information à la connaissance à D. João III.⁵⁰

Du 18^{ème} au 19^{ème} siècle, ce comptoir est stratégiquement bien situé à l'échelle mondiale, comme relais pour le commerce. Les bateaux, après avoir traversé le Cap de Bonne Espérance, abordent dans la baie Delagoa, un premier débouché maritime et des rivières, vers l'hinterland pour charger les matières premières ou les produits en provenance soit de l'intérieur du Mozambique, soit de Lydenburg en Afrique du Sud, du Swaziland, du Zimbabwe, pour l'Afrique continentale... La baie est la porte d'entrée qui permet de désenclaver le sud et le continent africain.

A partir de ce comptoir, premier noyau, nous tenterons dans les prochains chapitres de suivre l'origine et l'évolution de la ville qui, comme l'expliquent Pierre Lavedan et Marcel Poète, restent essentiellement liées à la volonté d'un groupe d'êtres humains de satisfaire des besoins

Petit Robert de Paul Robert. Texte remanié et amplifié sous la direction de Josette Rey-Debove et Alain Rey, Paris, 2002, p. 498. Voir également ROBERT P., Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, Le Robert, Paris, 1969, Vol. I, p. 869.

⁴⁵ GAMA V. da: « *La relation du voyage aux Indes (1497 - 1499)* ». Traduit & présenté par Paul Teyssier. Paris, éditions Chandeigne, 1998. p 18.

⁴⁶ WALCKENAER Charles Athanase, *Collection des relations de voyages par mer et par terre*, Public domain book provided through the google book library project, 1842, p 453.

⁴⁷ LIESEGANG G. : Lourenço Marques antes de 1895 : Aspectos da história dos Estados vizinhos, da interacção entre a povoação e aqueles Estados e do comércio na Baía e na povoação », In « Centenário da Cidade de Maputo 1887 – 1987 ». Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique, n° 2, Outubro de 1987, Maputo, pp. 23, 45 et 46.

⁴⁸ LAVEDAN P., op. cité. p 36.

⁴⁹ Encyclopédie Microsoft Encarta 2005. Microsoft Corporation 1993-2004.

⁵⁰ JORDÃO L. M. op. Cité.

essentiels. Nous compléterons cette analyse par celle des éléments générateurs de la ville.

2- Le site

Lourenço Marques : un site littoral stratégique

Selon Vidal de La Blache, cité par P. Lavedan, « *La nature prépare les sites ; ...fournit des possibilités, [mais] c'est à l'homme qu'il appartient de les dégager...* ».⁵¹

La baie Delagoa ou du Espírito Santo (appelée plus tard Lourenço Marques⁵²) est un bras de l'océan Indien, qui entre dans les terres au sud du fleuve Save. Elle s'étend du littoral jusqu'aux contreforts de la chaîne de montagnes des Libombos. Elle est constituée par des formations quaternaires issues des régressions marines, portant sur des fortes formations alluviales avec des pierrailles/graviers, des sables et des argiles. De cette zone, vers le nord s'étendent des formations du Crétacé et des formations du système Karroo tout au long de la frontière occidentale, constituées par des laves des Libombos ainsi que des basaltes du Storm berg jusqu'à une altitude maximale de quatre cents mètres⁵³.

Dans les phases de plus grande humidité, les sables sont soumis à des processus de *ferralitização*,⁵⁴ ce qui explique leur couleur rouge. La toute première phase de développement de la surface de la zone basse du site a lieu pendant le *Plistoceno* Supérieur, lors de la régression qui submerge la vallée du fleuve Tembe et se traduit par l'accumulation des sables, la constitution des grès côtiers, de ciment calcaire, sur la côte ainsi que sur le littoral occidental de l'île de Inhaca.

Au cours de la transition vers l'Holocène, le soulèvement eustatique du côté du continent est suivi d'un abaissement du niveau des eaux océaniques qui donne origine à l'émersion de la vallée du fleuve Matola.

Ces changements observés au niveau du profil longitudinal du fleuve Matola aggravent l'érosion fluviale et conduisent à la formation des terrasses de pierrailles/graviers sur la rive droite du fleuve Matola.⁵⁵

Les premiers occupants de la baie s'installent sur une dune de sable en terre ferme, sur un

⁵¹ LAVEDAN P., *Géographie des villes*. Paris : Gallimard, 1959 (première édition en 1936), p 17.

⁵² Par reconnaissance et pour rendre hommage au navigateur portugais Lourenço Marques qui l'a découverte en 1544.

⁵³ MENDES M. C, *Maputo, Antes da Independência: Geografia de uma cidade colonial*, Lisboa, I.I.C.T. (Instituto de Investigação Científica Tropical), 1985, p 19.

⁵⁴ Dans le jargon des géographes "*ferralitização*" appelé aussi latérisation est la précipitation du fer par l'action des pluies sur les roches. Normalement provoque les dites « carapaces latéritiques ». Selon HENRIQUES C. , enseignante à l'UTL/FA: entretien du 9 Mars 2006.

⁵⁵ MUCHANGOS A. dos, *Cidade de Maputo, Aspectos geográficos*, coleção cidades moçambicanas, Editora Escolar, 1994, p. 12.

sol favorable aux constructions, une sorte de colline, située à proximité d'une frange rocheuse. Tout autour de ce site littoral qui ressemble à une île, il y a au sud la mer qui permet aux occupants de disposer d'un point de vue et d'une position défensive intéressante en cas de conflits avec des bateaux arrivants. Au nord se trouvent des tourbières ; ces dernières formées par des sols amphibies des lacs sujets aux crues, permettent une position de défense incontestable contre les arrivants de l'intérieur des territoires de peuplements où habitaient des indigènes. Lors de l'implantation du noyau initial de la ville sur ce site, la recherche d'une *qualité de défense* semble constituer une préoccupation majeure. Ce site sur une colline isolée et localisée au fond de la baie leur offre une position à l'abri des vents, et des moussons. Le site, dès l'origine présente deux avantages : c'est à la fois l'entrée d'un passage vers l'intérieur, en réponse à la préoccupation d'établir une relation, et un lieu qui permet la protection des occupants. Il permet à la fois la rencontre avec l'autre et une prise de distance. « *Tantôt l'homme redoute les hommes et tantôt il les recherche* »⁵⁶.

Deux pointes forment l'entrée de la baie, au sud l'île d'Inhaca ou Unhaca⁵⁷, située à une altitude de 240 pieds au dessus du niveau de la mer,⁵⁸ et au nord celle de Manhiça. La baie a une profondeur de quatorze lieues du nord au sud et de cinq lieues d'est en ouest entre les îles de Santa Maria et des Elephantes, à l'entrée et l'embouchure du Rio do Espírito Santo.⁵⁹ Tout au fond vers l'est, il y a une terre mesurant trois lieues en périmètre de forme circulaire que les portugais baptisent Ilha dos Pássaros (ou île des oiseaux en français), actuellement appelée Chefina (Chefeen), et vers l'est, proche de l'embouchure du fleuve Manhiça, se trouve l'île de Benguelene ou du Mel.

La baie de Lourenço Marques est un site très protégé contre tous les vents, permettant à un grand nombre de navires de s'abriter. Ses eaux sont très profondes, six à douze brasses. A certains points (entre Cockburn et l'Ilha de Chefina) cette profondeur atteint les vingt brasses.

Le port de Lourenço Marques est implanté à 25° 58' de latitude sud et 32° 36' de latitude Est, sur des sables rouges du Pleistocénio (pléistocène), entourés de marécages, là où la profondeur de l'eau atteint sept brasses.⁶⁰ « *Cette baie est très commode pour y former un établissement ; elle offre un bon port, et plusieurs grandes rivières y ont leur embouchure. Le*

⁵⁶ LAVEDAN P., Op. cité, p 35.

⁵⁷ Le nom *Unhaca*, (du portugais « *unha* » ongle) lui fut attribué selon quelques auteurs, du fait de son format similaire à un ongle.

⁵⁸ Lyons' Mc Leod, Travels in eastern Africa, London 1860, tom. 1., p. 152, cité par L. M. JORDÃO, op. cité, p 2.

⁵⁹ HORSBURGH James, Instructions nautiques, 3^{ème} éd., revue sur la 7^{ème} éd. anglaise. Paris, 1861, tom. I, p. 365, cité par L. M. JORDÃO, op. cité, p. 1.

⁶⁰ « Brasse » est une ancienne unité de mesure, de longueur égale à cinq pieds (environ 1,60m), ou de profondeur valant également environ 1,60m. REY-DEBOVE J. et REY A. (sous la direction de) : *Le Nouveau Petit Le Robert*, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française Vol. 1. 1993, Dictionnaires Le Robert, Paris, p 259. Il est difficile de trouver avec précision la mesure de cette unité, en effet selon le dictionnaire de langue portugaise cette unité de mesure désignée en portugais « Braça » est équivalente à 1,8288 m. Dicipédia 2003.

*Mafumo, qu'on nomme aussi English-River, est navigable pour les gros navires, il a quatre milles de large, et, dans les grandes marées, quatre brasses d'eau sur la barre qui est à son embouchure ».*⁶¹

Prenant leur source à l'intérieur des terres, trois grandes fleuves (Manhiça au nord, Espírito Santo au centre et Maputo au sud)⁶² débouchent sur cette baie, et pour chacun d'eux la mer entre de dix à douze lieues vers l'intérieur. Le Manhiça ou Manicusse, (King's Georges river selon les anglais)⁶³ - le plus grand parmi les trois - débouche à trois lieues au nord du Espírito Santo et suit encore six cents milles vers l'intérieur. Le fleuve du Espírito Santo, ou da Alagoa (appelé Anzate par les aborigènes⁶⁴, ou English River par les anglais), est le plus navigable et est emprunté suite à l'ouverture du traité d'ivoire avec les *régulos* (chefs traditionnels). Il s'étend sur plus de 20 lieues de long.

Le site littoral de la baie de Lourenço Marques, de par sa localisation ainsi que son choix stratégique par ses occupants, nous conduit à une comparaison avec les sites littoraux choisis par les occupants agriculteurs depuis l'époque néolithique. En France par exemple, l'on trouve parmi d'autres des sites comme Chalain, où les villages sont localisés en position excentrée des champs de céréales et les habitations construites délibérément au cœur de tourbières, d'anciens lacs asséchés ou alors sur les sols amphibies, ou sur les rives de lacs sujets aux inondations, enfin, des zones apparemment inhospitalières. Ce choix au bord des lacs, s'explique également par des questions défensives liées à une position topographique favorable. Quelques villages à Chalain construits sur des presqu'îles, confirment ce choix. Si du côté du lac la défense du site se fait naturellement omniprésente, du côté du marécage le terrain instable et peu commode à l'entrée du site du village en assure la défense.

Dans certains cas, un accès étroit aménagé par un platelage en bois dessert l'accès au noyau à travers le marécage depuis l'intérieur. Le périmètre du noyau est marqué par une forte palissade en bois de chêne, pour dissuader les intrus, la longueur du platelage étant au moins de soixante mètres, soit l'équivalent de la portée d'une flèche.

Cet exemple corrobore la *recherche d'une qualité de défense* comme préoccupation majeure lors du choix d'un site en forme d'île pour l'implantation du noyau. L'eau et le marais constituent des éléments naturels fort recherchés pour défendre les sites.

⁶¹ WALCKENAER C. A., *Collection des relations de voyages par mer et par terre*, Public domain book provided through the google book library project, 1842, p 452.

⁶² BOTELHO Sebastião Xavier, p. 82 e seg. Sousa Monteiro, loc. cité. Cité par JORDÃO L. M.. Ibid. p 3.

⁶³ OWEN William F.W., "The Bay of Delagoa", in George McCall Theall (ed.), *Records of South-Eastern Africa*, Vol. 2, London: William Clowes and Sons, Limited, 1898, pp. 465-79.

⁶⁴ LAVANHA J.B., *Relação do naufrágio da nau Santo Alberto na História tragico-marítima*, tom.II, pag. 308 Cité par L. M. Jordão. Ibid. p 3

Par ailleurs, l'on observe encore pour la même période (4^{ème} et 3^{ème} millénaires avant J. C.), dans d'autres sites néolithiques, des noyaux implantés sur des buttes isolées, sur des *éperons défensifs*, sur des versants escarpés ou des côtes abruptes. En fin, c'est pour se protéger des tribus voisines, que les hommes sont amenés à choisir des sites perchés.⁶⁵



Fig. I.7: **Chalain 19, 3173-2916 av. n. è.**
Photothèque Institut Claude-Nicolas
Ledoux. © Institut Claude-Nicolas Ledoux.
Photo Gilles ABEGG, maquette Patrick
GUILLOU



Fig. I.8: **Chalain, vue de la maison expérimentale, à travers l'entrée de la palissade.**

Conclusion de la I^{ère} Partie

Après avoir servi de lieu de ravitaillement pour les différents navigateurs, l'escale sur la baie de Lourenço Marques devient ensuite une porte d'accès pour les territoires environnants mais aussi pour l'hinterland, dans le cadre des échanges commerciaux. La nature a mis à disposition de l'homme un cadre géographique et site favorables à la fondation d'un établissement, et c'est à l'homme de savoir s'en approprier et dégager les ressources. La recherche d'une qualité de défense et l'intensification du commerce par le biais de cette baie qui préfigure un lieu stratégique à l'échelle mondiale, encourage les commerçants navigateurs à envisager pour cette baie, en plus qu'un lieu de passage de rupture de charge, aussi comme un comptoir permanent, donc un début d'appropriation du territoire de la baie pour à terme y élire domicile.

La Baie de Lourenço Marques est ensuite convoitée par différentes puissances européennes, les portugais en particulier, lors de la route des indes, ainsi sont renoués les premiers contacts avec la baie et les tribus indigènes, suivi par plusieurs années d'occupation et de commerce. Ceci est l'objet d'analyse dans la partie suivante.

⁶⁵ Les Hommes de Lacs. Vivre à Chalain et à Clairvaux il y a 5 000 ans. Archives Départementales du Jura.
<http://www.culture.gouv.fr/culture/arcnat/chalain/fr/guide.htm>.

II^{ème} PARTIE

LE PREMIER NOYAU D'URBANISATION EN COMPTOIR : (1720 - 1870)

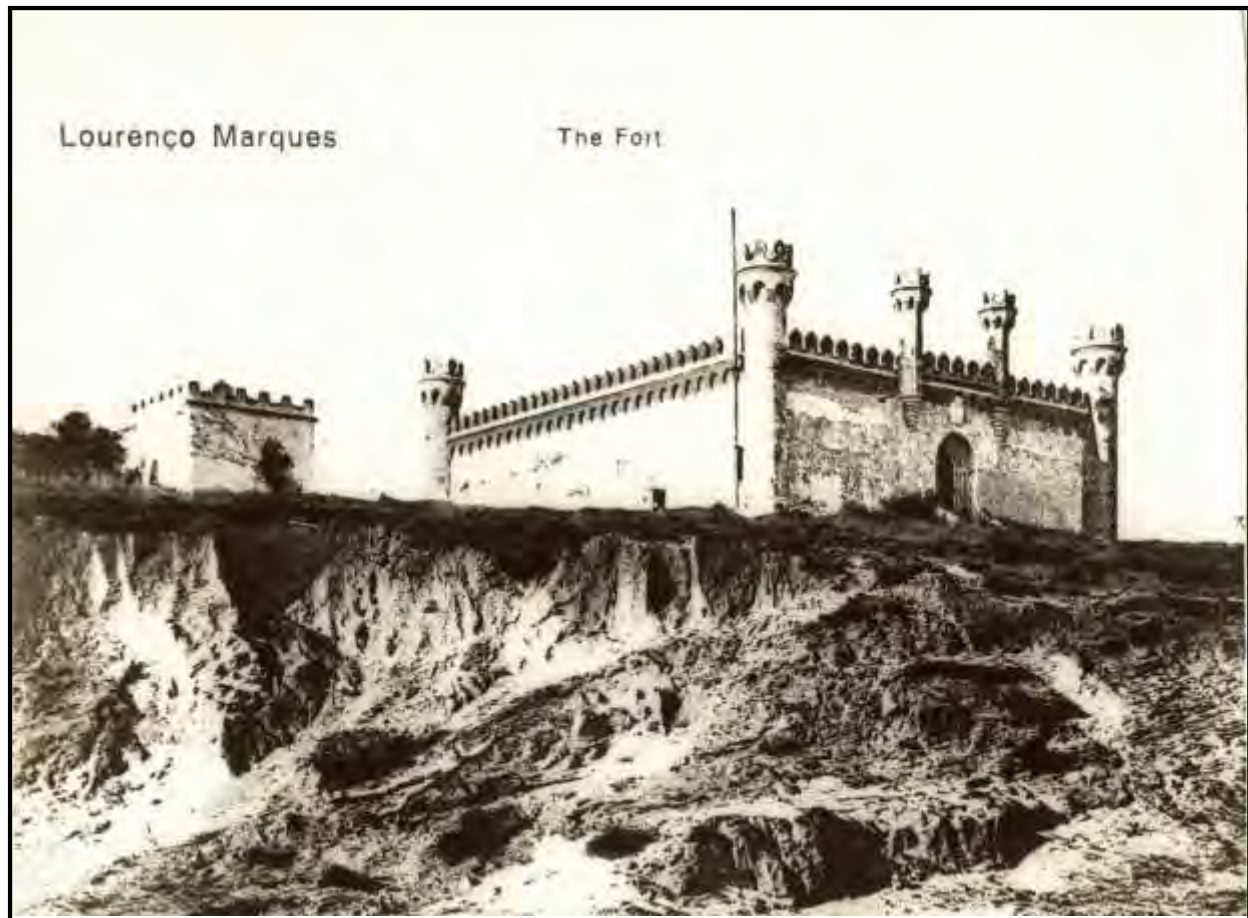


Fig. II.1: Le Fort de Lourenço Marques au XIX^{ème} siècle. Source : A.H.M.

Tout au long de la période qui sépare le I^{er} ou II^{ème} siècles, jusqu'à l'aube du XVI^{ème} siècle après J. C., la baie de Lourenço Marques abrite des tribus indigènes, qui s'attachent à la mise en valeur des terres fertiles ainsi que des ressources fluviales et maritimes. Lourenço Marques reste jusque-là une escale sur la route des Indes, escale qui n'entretient que très peu de contacts avec l'arrière-pays. Entre le XVI^{ème} siècle et 1703, la baie de Lourenço Marques constitue un point de mouillage protégé et fait l'objet d'occupations temporaires, mais les échanges restent encore limités. Par ailleurs, dans l'arrière-pays il n'a pas été trouvé des traces d'urbanisation ou d'occupation permanente étant donnée que la structuration en centres urbains était inconnue des indigènes et le bâti était constituées de paillotes. A la fin du XVIII^{ème} et au début du XIX^{ème} siècles, se développent des échanges commerciaux plus fréquents entre les tribus et les différents navigateurs. Pendant la période qui suit, cette baie est convoitée par différentes puissances européennes (Autriche, Pays-Bas, Angleterre, Portugal) ce qui conduit à une sorte de chasse croisée. Ces puissances s'opposent pour la maîtrise de la baie et progressivement les portugais, avec l'installation et la création d'une *factorerie*, prennent le dessus.

A- Les premiers contacts avec la baie

1- Les premières occupations du site

Les toutes premières occupations de la baie datent du I^{er} ou II^{ème} siècles après J. C. Des communautés composées essentiellement d'agriculteurs, de pêcheurs et de bergers, se constituent pour mettre en valeur les terres fertiles et humides présentes à proximité des quatre fleuves.¹ De premiers échanges se nouent entre les indigènes² et les quelques navigateurs portugais de passage au cours des siècles.

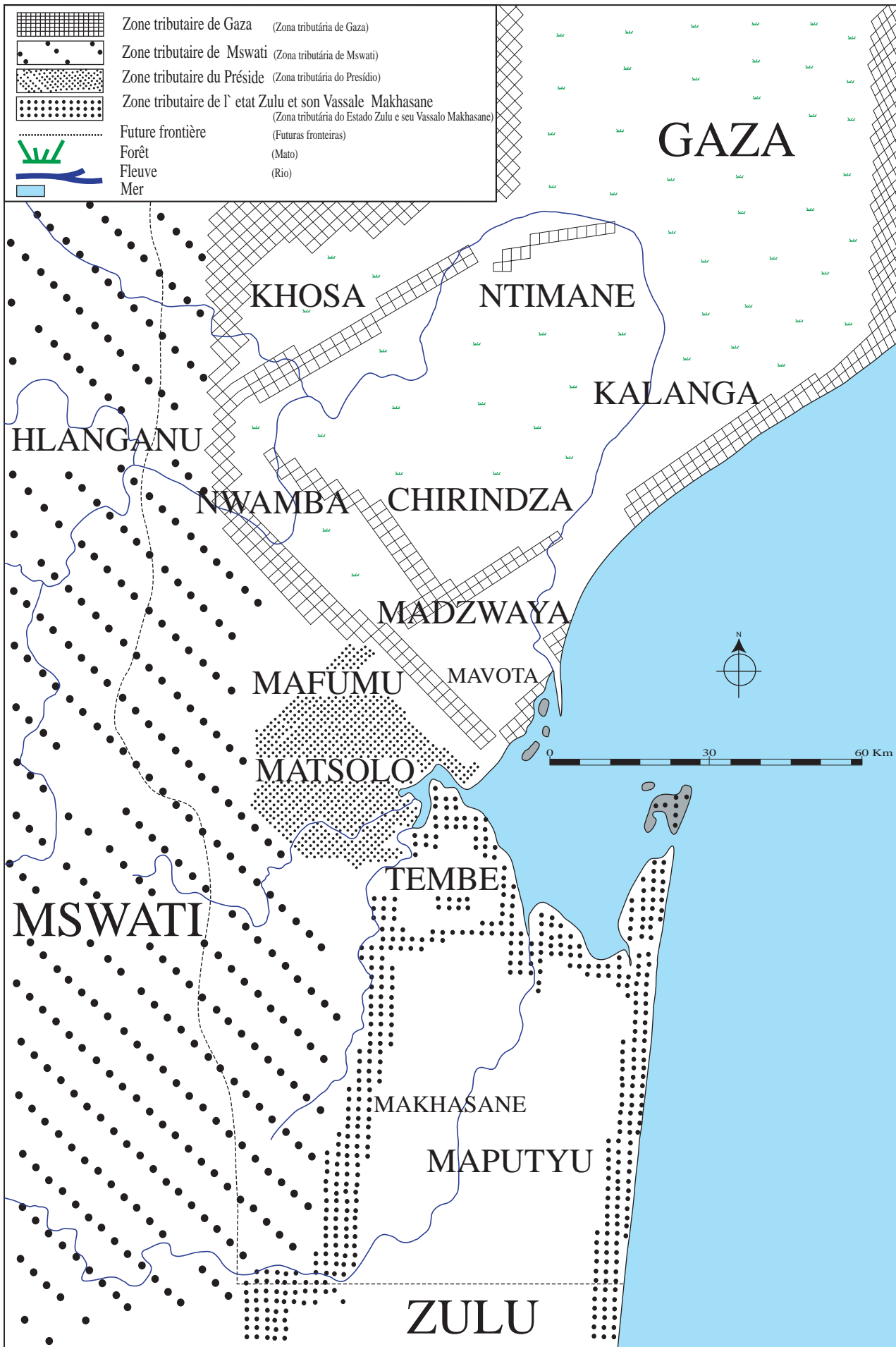


Fig. II.2: **Roi ou chef traditionnel** Source : A.H.M.

A partir de 1545, les échanges deviennent beaucoup plus fréquents : les indigènes apportent aux commerçants navigateurs l'ivoire et l'échangent contre des tissus principalement.

¹ LIESEGANG G.: « Lourenço Marques antes de 1895 : Aspectos da historia dos Estados vizinhos, da interacção entre a povoação e aqueles Estados e do comércio na Baía e na povoação », In « *Centenário da Cidade de Maputo 1887 – 1987* ». *Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique*, 1987, n° 2, Maputo, p. 23 et 25.

² « Un jour le prince Mantimana, le fils de Maromana, fils de Mpumo, fils de Nharuti qui a été envahisseur (en provenant de Psatine, Swaziland) des terres de la baie, se promenait sur la plage de [ca]Mpumo, et il a vu une chose étrange : un groupe d'êtres qui venait sur la plage, ayant des gestes similaires à des gens mais ils étaient des blancs ! Mantimana pensait qu'ils étaient des bêtes et il a couru vers le groupement (*povoação*). Les gens se sont réunis et ont discuté, et enfin ont accepté que ces êtres étaient réellement des humains, mais des blancs. Ils les ont amené au roi qui leur a donné des survêtements (*agasalhos*). Les jours suivants, des gens de Tembe sont venus réclamer les hommes blancs, qui avaient tués Ncoro le roi de Tembe. Mais, les gens de Mpumo ont refusé de les livrer. ». In « MONTEZ C., *Descobrimento e fundação de Lourenço Marques 1500 – 1800*, Lourenço Marques : 1948, pp. 16 – 17.



Titre	LES TRIBUS AUTOUR DE LA BAIE DE MAPUTO		Année: 1850
Source	G. Liesegang A.H.M.		
Reconstitution	INTERPRÉTATION DE L'AUTEUR (T. VALES) SUR LA CARTE ORIGINALE		Année: 2005

Des coquillages pêchés dans l'océan Indien qui furent retrouvés au Transvaal témoignent des anciens échanges régionaux qui se développèrent dans la baie³. De 1545 à 1820, aucune trace d'urbanisation ou d'occupation permanente n'a été retrouvée, car les matériaux de construction en dur et les systèmes d'organisation en centres urbains étaient inconnus des indigènes.

Les matériaux utilisés par ces occupants de la baie sont certainement précaires et les constructions se limitent à des huttes en paille ou des paillotes aux toits de chaume, du genre « *pau-a-pique*⁴, en portugais » (ou torchis en français ou « *wattle and daub* » en anglais). Généralement la construction est assise sur un socle en argile et en pierre. Pour les constructions en « *curtiço de abelha* » (alvéoles sur modèle des ruches), une structure continue en matériaux végétaux pour les murs et le toit est utilisée⁵. Par ailleurs, les occupants étrangers qui viennent sur la baie ne restent que quelques mois pour effectuer des échanges.

2- Les villages traditionnels : quelles typologies bâties ?

Dans le cas de l'habitation traditionnelle, il existe des typologies diverses, qui portent sur l'arrangement volumétriques, le caractère stylistique, l'organisation des façades... Une typologie qui met en avant la nature et les dispositions des différentes espaces de la maison est appelée *typologie distributive*. Mais une analyse de la typologie ne se limite pas à une classification, ou à la définition des catégories, ou la distinction des types architecturaux, mais également l'analyse du passage d'un type à l'autre. La typologie suppose de mettre en évidence un système de points de repère pour situer l'individualité des formes architecturales. La diversité architecturale découle du type qui n'est pas une image reproduite, ou un modèle imité, mais un principe que l'on adopte. Un type est perçu comme un système d'organisation des formes ou un schéma spatial et mental, transmis par une culture qui est un référent d'un ensemble de constructions à même de se matérialiser de diverses façons. De là découle la diversité des formes issues d'un même type. Ainsi, il appartient à l'analyse de reconnaître les filiations derrière les dissemblances. De plus, il est judicieux de percevoir la typologie comme un système d'options combinables, harmonisés autour d'une idée consensuel, plutôt que comme un catalogue de modèles étiquetés. Ainsi, notre analyse typologique est appliquée à un corpus particulier, qui sont les maisons traditionnelles,

³ MASON 1976, cité par LIESEGANG G., op., Cité, p. 23 et 24.

⁴ Le *Pau-a-pique* désigne une technique ancienne utilisée dans la construction d'habitation. Elle consiste à entrelacer des bois (*pau*) verticaux (*a pique*) fixés au sol, ayant des poutres horizontales (solives), souvent en bambou attachés entre elles par des *cipós* (variété de plantes grimpantes), ce qui crée un grand panneau perforé. Celui-ci, après avoir reçu une couche d'une pâte d'argile qui rempli tous les espaces vides du panneau, devient un mur. Ensuite il peut recevoir une finition aplanie ou non, ce qui le rend rustique. Il peut, encore bénéficier d'une peinture blanche à la chaux.. Wordnet 2.0, Princeton University, Memodata, Edited and powered by Memodata. <http://www.tv5.org/TV5Site/alexandria/definition>. Voir également: Wikipédia: A enciclopédia livre. <http://pt.wikipedia.org/wiki/Pau-a-pique>

⁵ BRUSCHI S., CARRILHO J. et LAGE L., *Era uma vez uma palhota : história da casa moçambicana*, Maputo, edições fapf, 2005, p. 5.

dont l'architecture est dénommée *vernaculaire*⁶, donc une architecture perçue actuellement comme « *moins savante* » par rapport un cadre formel de l'architecture formelle.⁷

L'architecture dite *vernaculaire* est une dénomination qui comprend les méthodes de construction qui utilisent les ressources locales disponibles pour faire face aux besoins locaux. La tendance de cette architecture suit une évolution dans le temps en fonction du contexte dans lequel elle existe (culturel, environnemental et historique). Du fait de sa simplicité, elle peut être dénigrée, ou au contraire valorisée. La connaissance ou le savoir-faire constructif dans cette architecture est transmis à travers les générations, par les anciens aux plus jeunes, contrairement à l'architecture formelle, qui est soutenue par la géométrie et la physique. Mais certains architectes utilisent l'*architecture vernaculaire*⁸ dans leurs conceptions et sont résolument ancrés dans l'architecture *vernaculaire* de leur région.

Les constructions à Lourenço Marques sont à l'origine des maisons indigènes (*vernaculaires*⁹) temporaires, comprenant des huttes primitives en paille (de format circulaire) et

⁶ Ce terme trouve son origine du latin « *vernaculus* », un quartier d'esclave derrière le jardin du maître. Selon Le Robert et Le Petit Robert « *vernaculus* » est un domestique, indigène, ou « *verna* » esclave né dans la maison. *Vernaculaire* est également en linguistique, un langage particulier utilisé par un groupe de personnes en un temps dans un endroit ; une langue à l'intérieur d'une communauté ; une langue *vernaculaire* en opposition à *véhiculaire*. Dans le domaine de l'architecture est un type de d'architecture qui est indigène, se rapportant à une époque spécifique ou un endroit précis. Mais il faut distinguer l'architecture *vernaculaire* de l'architecture *traditionnelle*, même si elles sont liées. La première est adoptée dans certaines époques et affinée dans des propositions acceptées culturellement, et c'est la répétition qui permet à celle-ci de devenir *traditionnelle*. L'architecture *traditionnelle* peut comprendre des palaces et des temples par exemple, mais elle ne serait pas classée comme *vernaculaire*. Au Japon l'architecture pré-moderne n'est pas vernaculaire, à l'exception des édifices ruraux et les structures. L'architecture *vernaculaire* aux Etats-Unis par exemple se rapporte aux bungalows artisanaux du XIX^{ème} siècle, bien que les bungalows ne sont pas à l'origine issus des Etats-Unis.

⁷ BORIE A., « Typologie des maisons ottomanes traditionnelles », In « Recherches sur la typologie et les types architecturaux », CROISE J-C., FREY J-P. et PINON P., Paris, l'Harmattan, 1991, p. 169.

⁸ L'*architecture vernaculaire* est structurée en trois catégories : l'*architecture vernaculaire domestique* (bâtiments domestiques) se rapporte aux édifices voués aux nécessités de la vie courante (se restaurer, se reposer, ranger...) et leurs annexes (souillarde, four, porche, buanderie...). Les auberges et les boutiques, où les activités domestiques sont également importantes que la fonction commerciale. A l'intérieur de cette catégorie, il l'on distingue l'architecture vernaculaire de la campagne (ou rurale) et celle de la ville (ou urbaine), la première se rapporte à l'agriculture et la seconde au commerce. L'*architecture vernaculaire agricole* (bâtiments agricoles) se rapporte aux bâtiments de la ferme, excepté la maison d'habitation et ses annexes domestiques (la grange, l'étable, le garde-pile, la remise à charrettes...). S'y ajoutent les dépendances éloignées (grange en plein champ, maisonnette de vigne, cabanon...) et les édifices appartenant à la communauté (fournil, lavoir, puits...). L'*architecture vernaculaire préindustrielle* (bâtiments préindustriels) se rapporte bâtiments qui abritent des activités préindustrielles propres à la campagne (moulins à vent et à eau, fours à chaux, forges, tuileries ...), et les fabriques et les ateliers rattachés à une habitation ou incorporés à celle-ci (atelier de tisserand, maréchalerie...). LASSURE C., « L'architecture vernaculaire : Essai de définition », Article publié dans le supplément n° 3, 1983 de L'*architecture vernaculaire*. http://www.pierreseche.com/definition_va.html.

⁹ Une construction *vernaculaire* appartient à un ensemble de maisons apparaît lors d'un même mouvement de construction ou de reconstruction qui affecte une ou différentes régions (ou des aires géographiques plus vastes) et s'encadrent dans une période qui varie d'une région à l'autre en fonction des décalages de quelques décennies à un siècle, voire plus. Un type *vernaculaire* se rencontre dans un paramètre chronologique défini par un "*terminus post quem*", avant lequel il n'existe pas, et par un "*terminus ante quem*", après lequel il cesse d'être construit. Les exemplaires de ce type sont conservés tels quels ou alors sont détruits ou modifiés, ou encore incorporés dans d'autres constructions. LASSURE C., Article publié dans le supplément n° 3, 1983 de L'*architecture vernaculaire*. http://www.pierreseche.com/definition_va.html.

« Les bâtiments vernaculaires appartiennent à un type communément disséminé sur une certaine zone à une certaine époque. Tel genre de bâtiment peut, à une même époque, être « *vernaculaire* » dans une zone et « *non vernaculaire* » dans une autre, et dans une même zone, passer au cours du temps de « *non vernaculaire* » à « *vernaculaire* ». Ainsi, un bâtiment est « *vernaculaire* » ou « *non vernaculaire* » indépendamment des caractéristiques qui lui sont propres, mais grâce à celles qu'il partage avec de nombreux autres, et l'identification des bâtiments « *vernaculaires* » est facteur essentiel de leur importance numérique relative. MERCER E., http://www.pierreseche.com/sommaire_architecture_vernaculaire.html.

Si l'on fait une analyse typologique entre la pratique de la connaissance et la théorie de projet, l'on constate qu'il existe différentes acceptions de la typologie. Dans une certaine société elle peut être *explicite* ou *implicite*. En effet, dans une société dite *traditionnelle* une typologie consacrée fonctionne souvent sans être consciemment exprimée, ainsi il appartient au chercheur de tenter *ultérieurement* de reconnaître et de reconstruire un type. En revanche, dans une société dite moderne, les systèmes architecturaux sont codifiés et les types sont utilisés à l'issue d'une élaboration explicite, pouvant ainsi être inventés graduellement.¹²

¹² PINON P., « La typologie entre pratique de la connaissance et théorie du projet », rapports de ateliers 3 et 6, In « Recherches sur la typologie et les types architecturaux », CROISE J-C., FREY J-P. et PINON P., Paris, l'Harmattan, 1991, p. 54.



Fig. II.3: **Hutte en paille (gauche), et couverture vue de l'intérieure (à droite).** Source: *era uma vez uma palhota... história da casa moç.*, Bruschi S. et all., p. 19.

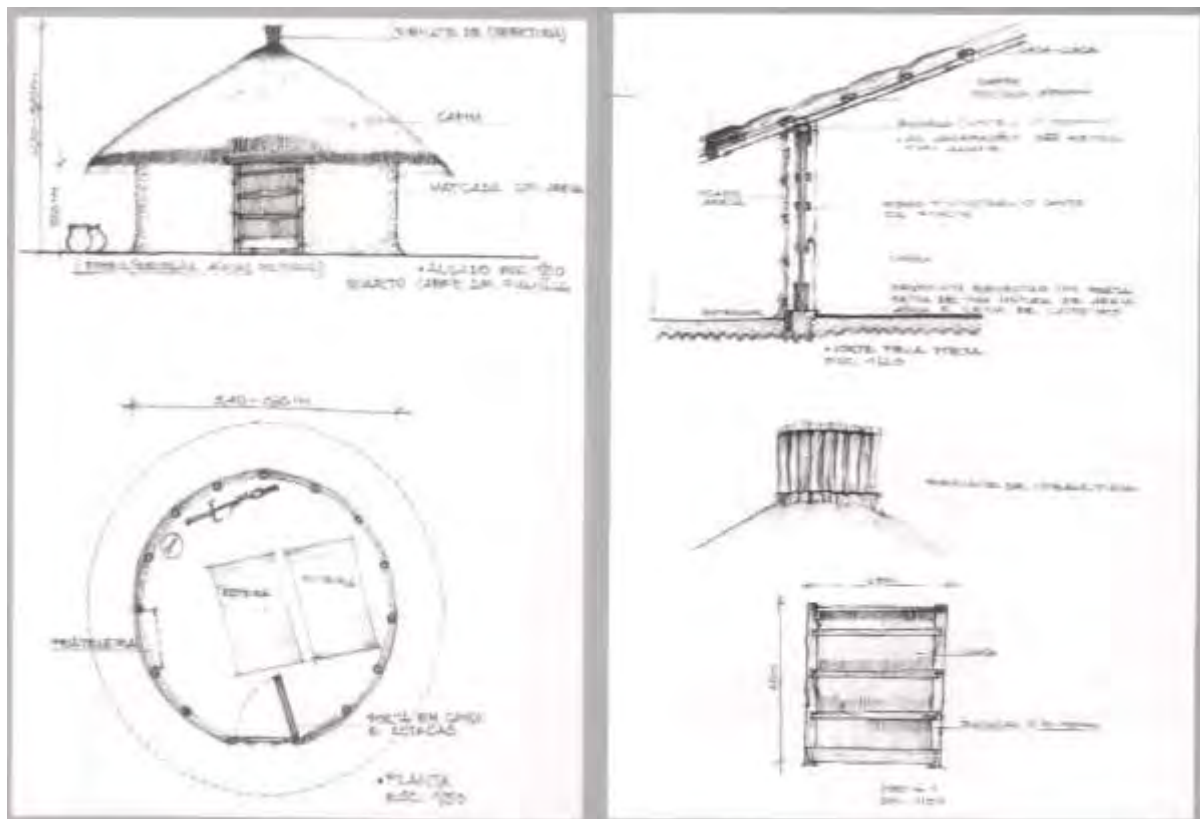


Fig. II.4: **Vue extérieure et zénithale (à gauche) ; Schéma en coupe : détail du lien avec la couverture, ainsi que de la porte d'entrée (à droite).** Source: *era uma vez uma palhota... história da casa moç.*, Bruschi S. et all., p. 21.

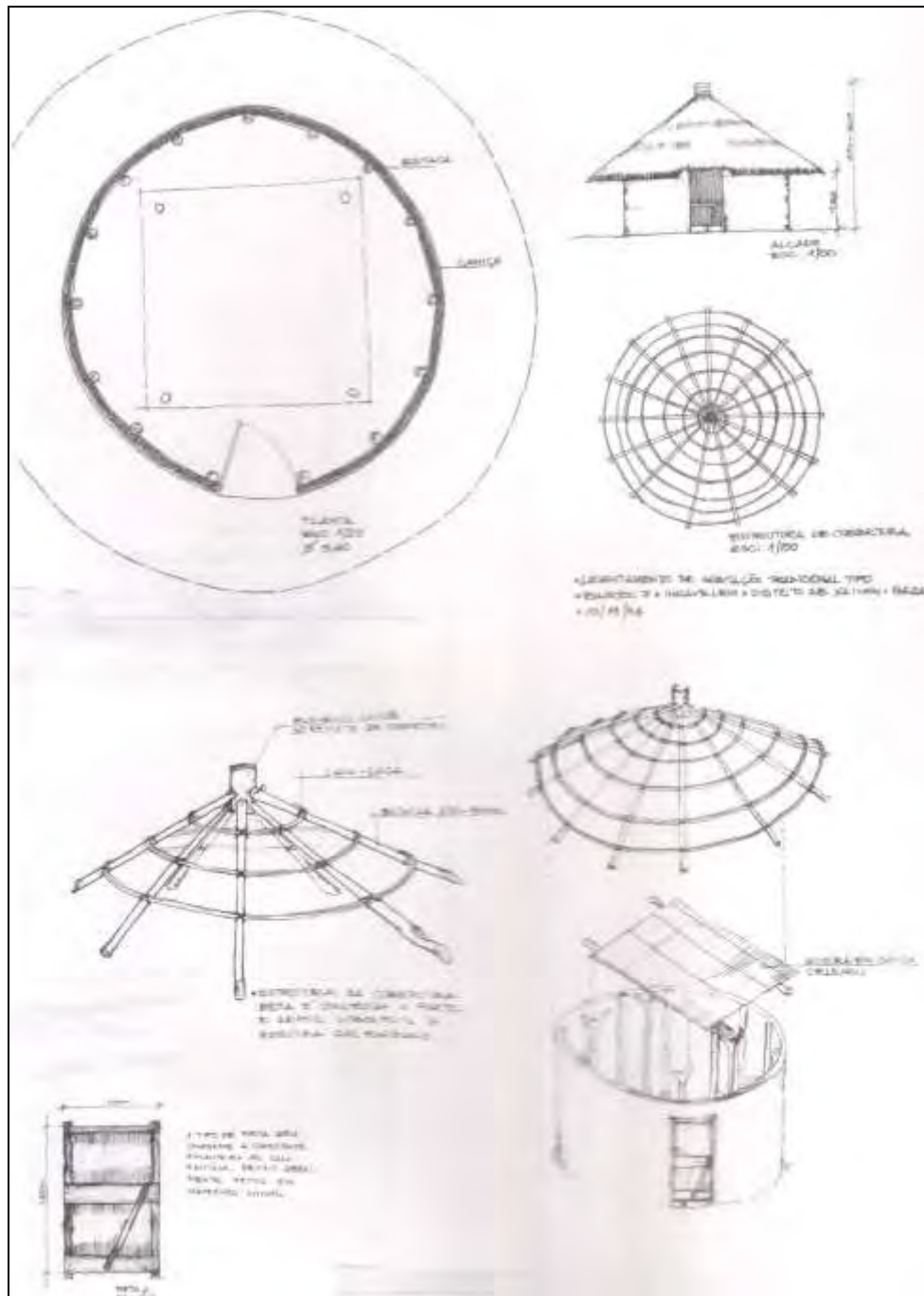


Fig. II.5: **Les différentes vues de la hutte en paille.** Vue zénithale et façade d'une construction à usage mixte et le grenier (en haut) ; Axonométrie (au milieu à gauche) ; détail de la porte d'entrée (en bas à gauche). Source: *era uma vez uma palhota... história da casa moç.*, Bruschi S. et al., p. 22.

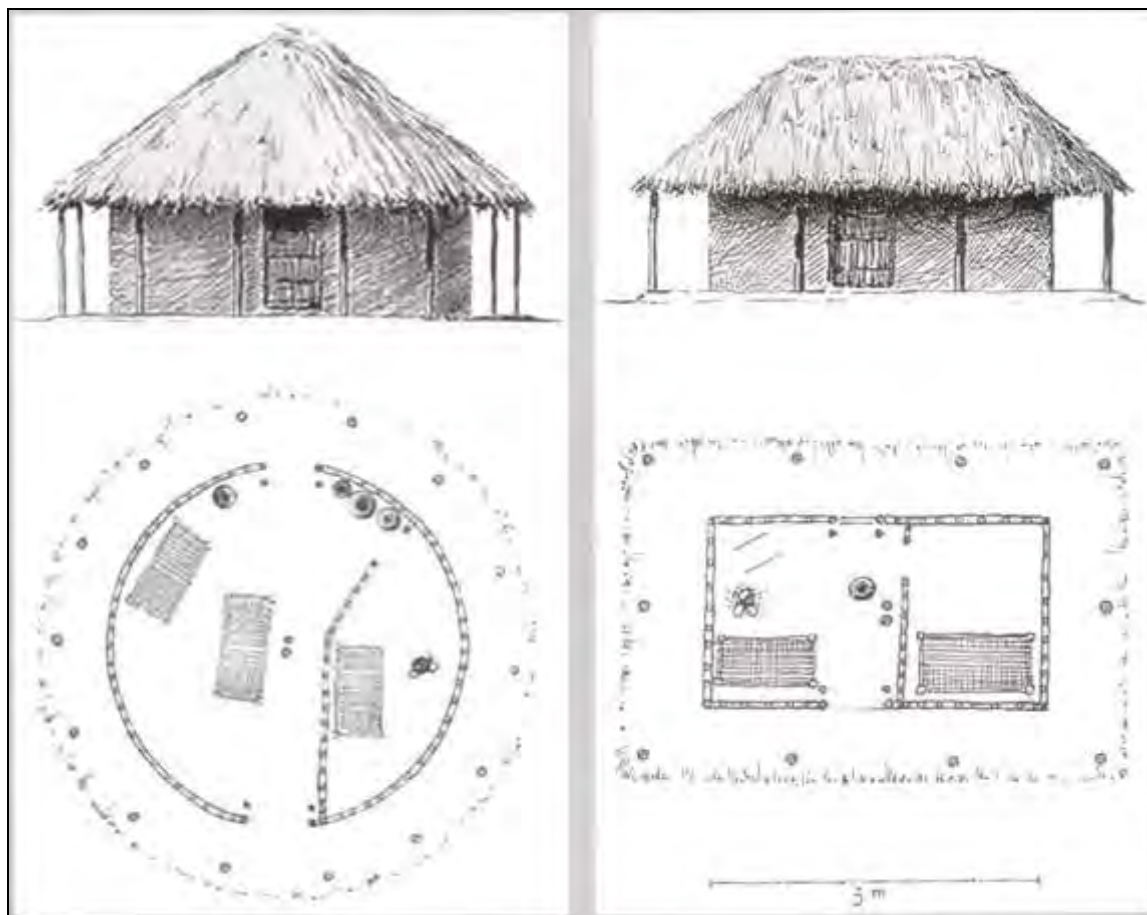


Fig. II.6: **Hutte en paille au format circulaire.** Vue zénithale, ayant une couverture conique (à gauche). Et une hutte en paille au format rectangulaire et la vue zénithale (à droite). Source: *era uma vez uma palhota... história da casa moç.*, Bruschi S. et all., p. 32.

3- Une escale sur la route des Indes et la genèse de l'occupation portugaise (XVI^{ème} siècle)

La présence portugaise en Afrique s'explique avant tout par une volonté d'établir des comptoirs tout au long de la route maritime des Indes. Leur installation en Afrique Orientale, dans un premier temps au moins, n'est pas basée sur une volonté de mettre en valeur les terres. Leur occupation de la côte Est est à l'origine d'un important réseau de communications avec les ports de l'Inde. Des points d'ancrage fixes, tout au long du littoral, permettent l'entretien des bateaux maritimes. Des navigateurs portugais, comme Pêro da Covilhã, Vasco da Gama, qui utilisent pour se ravitailler, les escales de Sofala (au Mozambique en 1489) ainsi que d'autres villes tout au long du littoral, s'aperçoivent de l'importance stratégique de la côte orientale de l'Afrique pour permettre l'accès à la route maritime vers les Indes. Ce corridor géostratégique devient l'accès

privilegié des navigateurs pour atteindre l'*Industão*¹³, l'Ilha de Moçambique, de par sa localisation, devient l'escale préférée sur la route des Indes.¹⁴

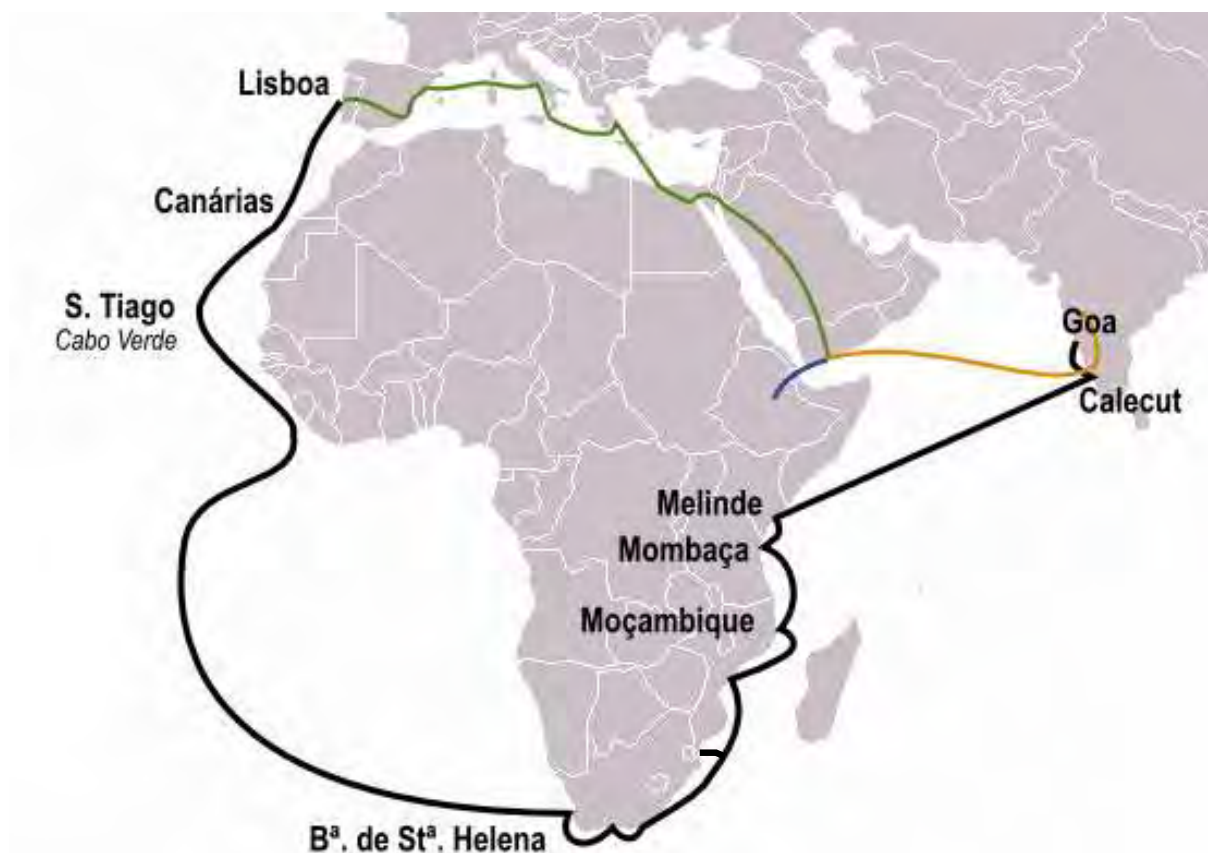


Fig. II.7: **La route maritime des Indes.** (-----) Chemin parcouru par l'expédition. L'on peut également constater, à titre comparatif, le chemin parcouru par Pero da Covilhã (-----), séparé de celui d'Afonso de Paiva (-----), à la suite d'un voyage ensemble (-----).

Par la suite, les portugais développent les échanges avec les autochtones et s'intéressent aux richesses aurifères de l'intérieur. A cette époque, il y a déjà des musulmans, venus des pays arabes, qui s'installent et deviennent des intermédiaires entre les populations autochtones et les portugais. Ces derniers envisagent d'établir des factoreries à Quíloa et Sofala, là où ils croyaient pouvoir trouver de l'or. A la fin du XV^{ème} siècle, de nouvelles mines furent découvertes. Cela renforça l'importance des villes du littoral comme points d'ancrage pour le commerce et l'accès à l'arrière-pays. Les expéditions à l'intérieur, permettent une meilleure connaissance de l'aire géographique et induisent une avancée au niveau de la qualité de l'élaboration des documents

¹³ *Industão* est le nom attribué à une région ou péninsule, actuellement associée à l'Inde mais dont les limites géographiques changent tout au long de l'histoire. Celle-ci comprend le Bangladesh et le Sri Lanka. A l'époque d'Akbar, le Grand, elle alla de l'Afghanistan jusqu'à la baie de Bengale et de l'Himalaya jusqu'au fleuve Godavari. Wordnet 2.0, Princeton University, Memodata, Edited and powered by Memodata. <http://www.tv5.org/TV5Site/alexandria/definition>.

¹⁴ João Sousa MORAIS, *Maputo, Património da Estrutura e Forma Urbana, Topologia do Lugar*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, p 17.

cartographiques.¹⁵



Fig. : II.8: **Des échanges entre tribus locales et européens.** Source : Extrait de « Totius Africae. Acuratissima Tabula. Authore Frederico de Wit. Amstedolami ». A.H.M.

A partir de cette époque, l'or en provenance du Monomotapa (au Zimbabwe) est utilisé par les portugais pour assurer leurs acquisitions de produits divers en Inde ainsi que pour financer des infrastructures ou des équipements militaires garants de la formation de l'empire. L'ensemble de ces phénomènes montre bien pourquoi, depuis les premières décennies du XV^{ème} siècle, les portugais ont favorisé le développement de Mozambique pour en faire un port d'escale¹⁶. Il fallait assurer la fourniture des armées de l'Inde. Un rôle important de relais entre les escales de Sofala et Quíloa fut de ce fait joué par l'Ilha de Moçambique.

Lourenço Marques (Maputo) est la plus récente de toutes les villes mozambicaines. Il y a un écart d'environ trois siècles entre la date de sa fondation et celle de Sofala et de l'Ilha de Moçambique. D'autres factoreries, foires et places de la *Capitania Geral* (Capitainerie Générale)

¹⁵ J. R. Magalhães, « As Incursões no Espaço Africano », História da Expansão Portuguesa. Vol. 2. Do Índico ao Atlântico (1570 – 1697), [s. l.], Círculo de Leitores, 1998, p 76. Cité par J. S. Morais, op. Cité, p 20.

¹⁶ CHAUDHURI Kirti, « O Estabelecimento no Oriente », História da Expansão Portuguesa. Vol. 1. A Formação do Império (1415 - 1570), [s.l.], Círculo de Leitores, 1998, p 187. Cité par João S. Morais, op. Cité, p 19.

reçoivent, à travers la *Carta Régia* (décret du roi) du 9 mai 1761, un statut de bourg alors que Lourenço Marques n'existe pas encore. La *Baía da Lagoa*, est connue dès les toutes premières années de la navigation vers la route des Indes. Elle est découverte par João da Nova en 1501 ou 1502¹⁷, mais ne suscite aucun intérêt, jusqu'à l'arrivée du navigateur Lourenço Marques, quarante ans plus tard. La *Baía da Lagoa* est pour la première fois cartographiée par Alberto Cantino, qui il amène la carte de Lisbonne à Gènes, en cadeau au Duc de Ferrare.

Une incertitude demeure sur la date exacte de cette expédition, comme de celle où D. João de Castro porte cette nouvelle à la connaissance du roi, [1544 ou 1545 ?]. Sur la découverte, il est seulement dit : « *les jours passés, D. Jorge envoya Lourenço Marques dans une fuste pour découvrir les deux fleuves, situés au-delà du Cap des Corrientes [...].* »¹⁸. Deux ans plus tard, le monarque fait reconnaître les fleuves et bâtir une factorerie et des fortifications sur la rive droite du fleuve du Espírito Santo. Les traces de ces constructions, selon James Horsburg dans son *cahier de route*, demeurent visibles jusqu'au début du XIX^{ème} siècle.¹⁹ Cette première occupation du site reste cependant temporaire.

En 1575, le roi D. Sebastião envoie Manuel de Mesquita Perestrello effectuer une reconnaissance de la côte de l'Afrique, dans la zone située entre le Cap de Bonne Espérance et le Cap des Corrientes. C'est ainsi qu'il étudie pendant ce voyage, la baie de Lourenço Marques et établit un *roteiro* (carnet de route), indiquant des latitudes, des orientations (*rumos*), les points les plus importants avec une exactitude rare pour l'époque, compte-tenu de l'inexistence des équipements sophistiqués que les navigateurs possèdent aujourd'hui.²⁰

Les navigateurs, qui arrivent dans la baie à pied, suite aux naufrages sur la côte du Natal et des Fumos (S. João en 1552, S. Bento en 1554, S. Tomé en 1589, Santo Alberto en 1593, S. João Baptista en 1623, Sacramento et Nossa Senhora da Atalaia en 1647-48), ne mentionnent aucune présence de l'établissement permanent. Il y en est de même en ce qui concerne l'information relatée dans le carnet de route de Perestrello en 1575. Tout cela montre que la baie n'est pas occupée. Ce n'est qu'en 1598, lors de l'arrivée de Jerónimo Leitão, qu'est signalé un véritable fort avec des bastions, par des anglais. Mais là encore l'occupation ne dure guère.

¹⁷ « Communication à l'Académie des Sciences de Lisbonne. Publié dans des différents lieux, à savoir dans le document trimestriel Moçambique n° 18 ». Cité par MONTEZ C., op. cit., p 13 et 14. Voir aussi Manuel de Mesquita Perestrello, op. cit., p 86 à 92. Voir également THEAL G. M'Call, *The Portuguese in South Africa*, London, F. Fischer Unwin, Paternoster Square, 1896, et GRANJEAN A., *La cartographie de la Province de Lourenço Marques*, In « *Bulletin de la Société Neuchateloise de géographie* », tome 12, 1900, pp. 316-41.

¹⁸ Caetano Montez, op. cit., p 22.

¹⁹ Doc. N.º 1 - ANDRADE J.F. de, *Vida de D. João de Castro*, anotada por D. Fr. Francisco de S. Luiz, Lisboa 1835, not. 7.a, pag. 368 e seg. Cité par JORDÃO Levy Maria, (Visconde de Paiva Manso) : *Memoria sobre Lourenço Marques (Delagoa Bay)*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1870, p 5.

²⁰ Roteiro da viagem de Vasco da GAMA em 1497, 2.a edição correcta e aumentada de algumas observações, etc., por HERCULANO A. o barão de Castello de Paiva, Lisboa 1861, pag. 145. Cité par JORDÃO Levy Maria, op. Cité. p 6.

Entre 1545 et 1703 il n'y a pas d'occupation portugaise permanente. Il y a plutôt une exploitation commerciale avec des expéditions en provenance de l'Ilha de Moçambique ou de l'Inde qui viennent sur la baie une fois par an ou tous les deux ans.

En 1554, les portugais viennent à terre, mais ils n'installent pas une factorerie là où se trouvait le fort hollandais, sur les dunes de Machaquene. Ils s'établissent plutôt sur une île adjacente dénommée Xefina. En 1593, la factorerie fut encore localisée sur l'*Ilha dos Portugueses*. Il en est de même pour la factorerie dénommée *Feitoria da Inhaca* qui est localisé sur l'*Ilha dos Portugueses*. Une incertitude demeure sur la localisation de la *Feitoria de Inhaca*.

Une galiote hollandaise dénommée Noord qui arrive en 1688 sur la baie fait savoir que les portugais avaient une maisonnette (*lodge*) proche de l'embouchure du fleuve Manhiça du côté du continent. Ce fut une habitation temporaire, utilisée pour le commerce. Des huttes en paille bâties sur le site furent aussi utilisées par les portugais pour se loger pendant leur séjour à but commercial sur place. En quittant la baie, ils laissent leurs paillotes dans l'espoir de les retrouver à leur retour l'année suivante.

Jusqu'en 1781, la présence des portugais est intermittente.²¹ Selon l'ensemble des documents auxquels nous avons eu accès, aucun signe ou intention d'occupation de la baie n'apparaît avant le début du 18^{ème} siècle. En effet, Godinho de Mira ordonne tout simplement de détruire et démolir n'importe quel établissement ou fortification d'autres occupants des puissances européennes d'une part, et d'autre part de faire valoir auprès des chefs traditionnels leur bon droit d'occuper les lieux et l'obligation pour ces derniers de bien respecter les accords établis avec la Couronne portugaise.

4- L'occupation par des hollandais (1721 – 1730)

Après avoir fait l'objet d'une occupation temporaire de quelques mois, le site comptoir de la baie connaît un nouveau « *locataire* »²², cela à titre permanent.

Au dernier quart du XVII^{ème} siècle, les hollandais du Cap de Bonne Espérance lancent des expéditions sur la baie de la Lagoa ou de Lourenço Marques, à partir du Cap où ils débarquent en 1652. Ils envoient le 19 octobre 1688 la galiote appelée Noord pour effectuer des sondages sur la baie, dresser la cartographie de la baie et s'emparer de celle-ci.

Plus tard, le 3 Avril 1721, ils arrivent dans la baie de Lourenço Marques dans deux

²¹ C. Montez, Ibid., pp 37 - 65.

²² Voir la carte « Fac – simile de la carte de la baie de Lourenço Marques », par Konink, ingénieur hollandais, 1720, archives des Pays Bas.

hourques commandées par Guilherme Van Taak. Ils fondent une petite *factorerie* sur la rive droite du fleuve du Saint Esprit, juste en face de celle des portugais. Cette factorerie affaiblie par les maladies qui la dévaste, finit par être démolie par les indigènes. Une deuxième tentative les amène à bâtir une nouvelle factorerie qui est abandonnée en 1734/1735 suite à des différends successifs avec les anglais.²³

En effet, les hollandais bâtissent sur le site un comptoir, une fortification, ayant la forme d'un heptagone irrégulier (voir figure n° II.9), préparant leur position défensive face à d'éventuelles attaques principalement venues de la mer. La *feitoria* hollandaise est établie à la base des dunes de Machaquene, à proximité de la pompe d'eau. Outre le fort hollandais, des casernes et des magasins, il y a aussi des puits et des réservoirs d'eau, construits en pierre. La mise en place de la factorerie par les hollandais sur la baie a comme but d'établir une base pour permettre la découverte des routes vers les mines d'or de l'arrière pays.



Fig. II.9: **Plan du Fort Hollandais de Lourenço Marques en 1721.** Source : Interprétation par l'auteur (T. Vales) du plan original. A.H.M.

Ces occupants avaient l'intention d'y rester. En effet, une carte d'extension de la fortification est dressée en 1721, portant sur un premier bâtiment désigné sous l'appellation « A ».

²³ Bordalo, pag. 22 e 277 ; José Accursio das Neves, pag. 260. Lyons' Mc Leod, Travels in eastern Africa, London 1860, pag. 157, falla de ambas as feitorias holandezas. Cite par JORDÃO Levy Maria, op. cite, p 8.

Il s'agit du pentagone régulier existant et de trois autres édifices, l'un plus au moins en forme de trapèze et les deux autres au format régulier. La construction de la *feitoria* et de la fortification désignée sous le nom de *Fort Lagoa* (ou *Fort Patience*, par ironie) est dirigée par l'ingénieur hollandais Jacob de Bucquoi.

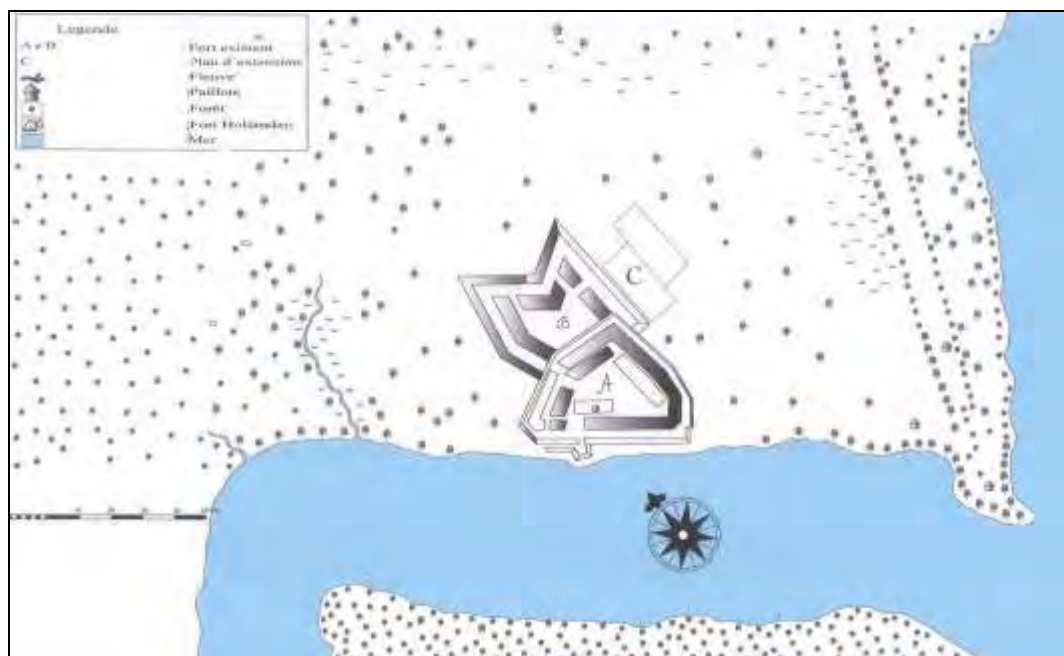
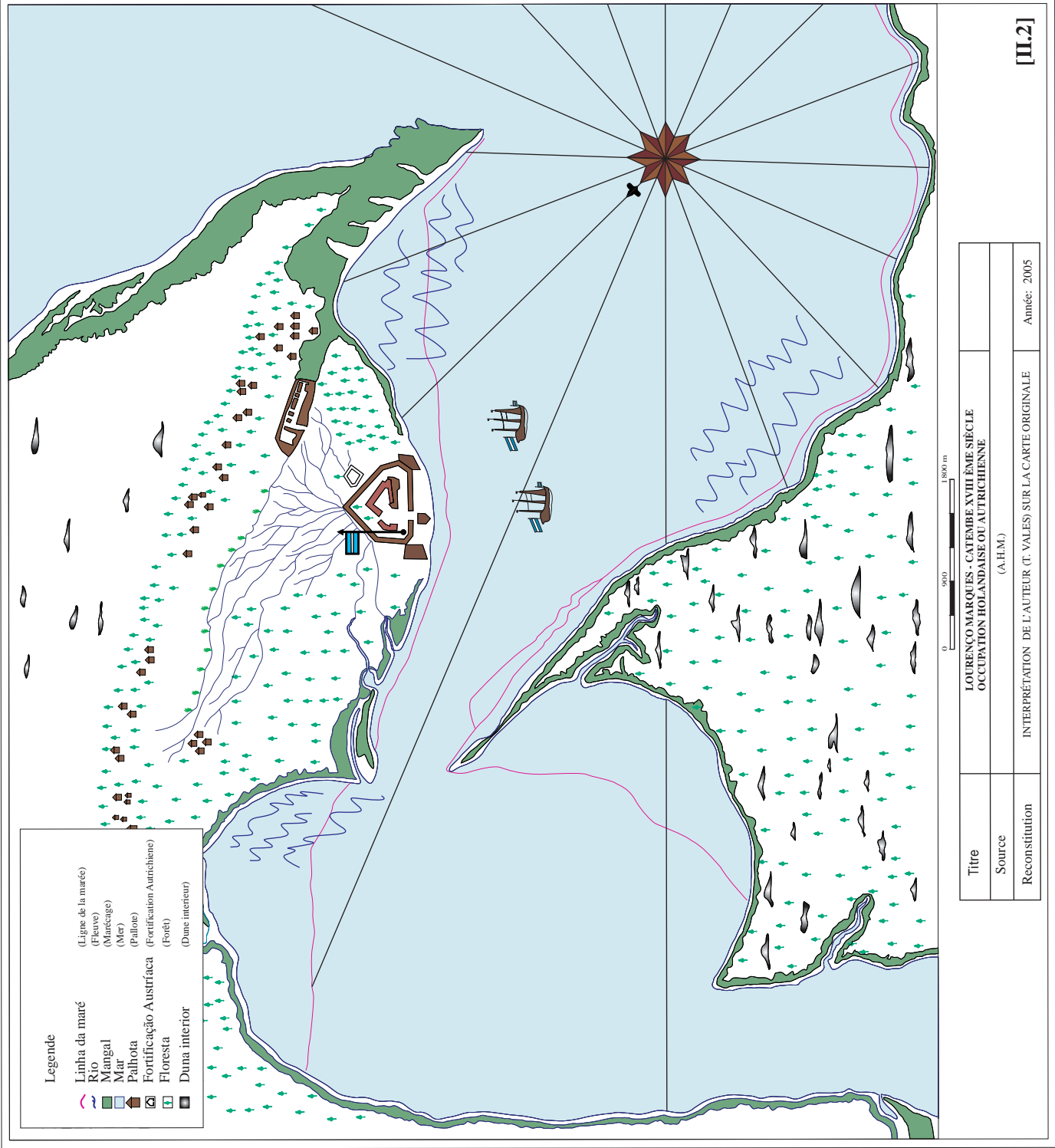


Fig. II.10: **Plan d'agrandissement du Fort Hollandais de Lourenço Marques en 1726.** Source : Interprétation par l'auteur (T. Vales) du plan original. A.H.M.



Fig. : II.11: **Plan d'extension du Fort Hollandais de Lourenço Marques en 1726.** Source : Interprétation par l'auteur (T. Vales) du plan original. A.H.M.



Jusqu'en 1730, les hollandais perdent plusieurs hommes à cause des maladies, ils effectuent des dépenses qui ne rapportèrent rien, le commerce se révélant un échec et les mines d'or recherchées n'étant jamais trouvées. Les occupants dressent alors un bilan très négatif de leur présence sur cette baie. Aussi détruisent-ils le fort ainsi que d'autres infrastructures et quittent-ils la baie.

La faiblesse du commerce hollandais trouve aussi son échec dans des erreurs de cartographie. En effet, ils ignoraient le chemin pour accéder au fleuve Incomati qui mène à une région où l'or était de meilleure qualité et en beaucoup plus grande quantité que celui du Monomotapa. Cela aurait supposé de connaître la grande courbe du fleuve vers le Sud-Ouest, les terres de Paraotte et Maschicosji, d'où l'or en poudre est issu, apporté par les indigènes.

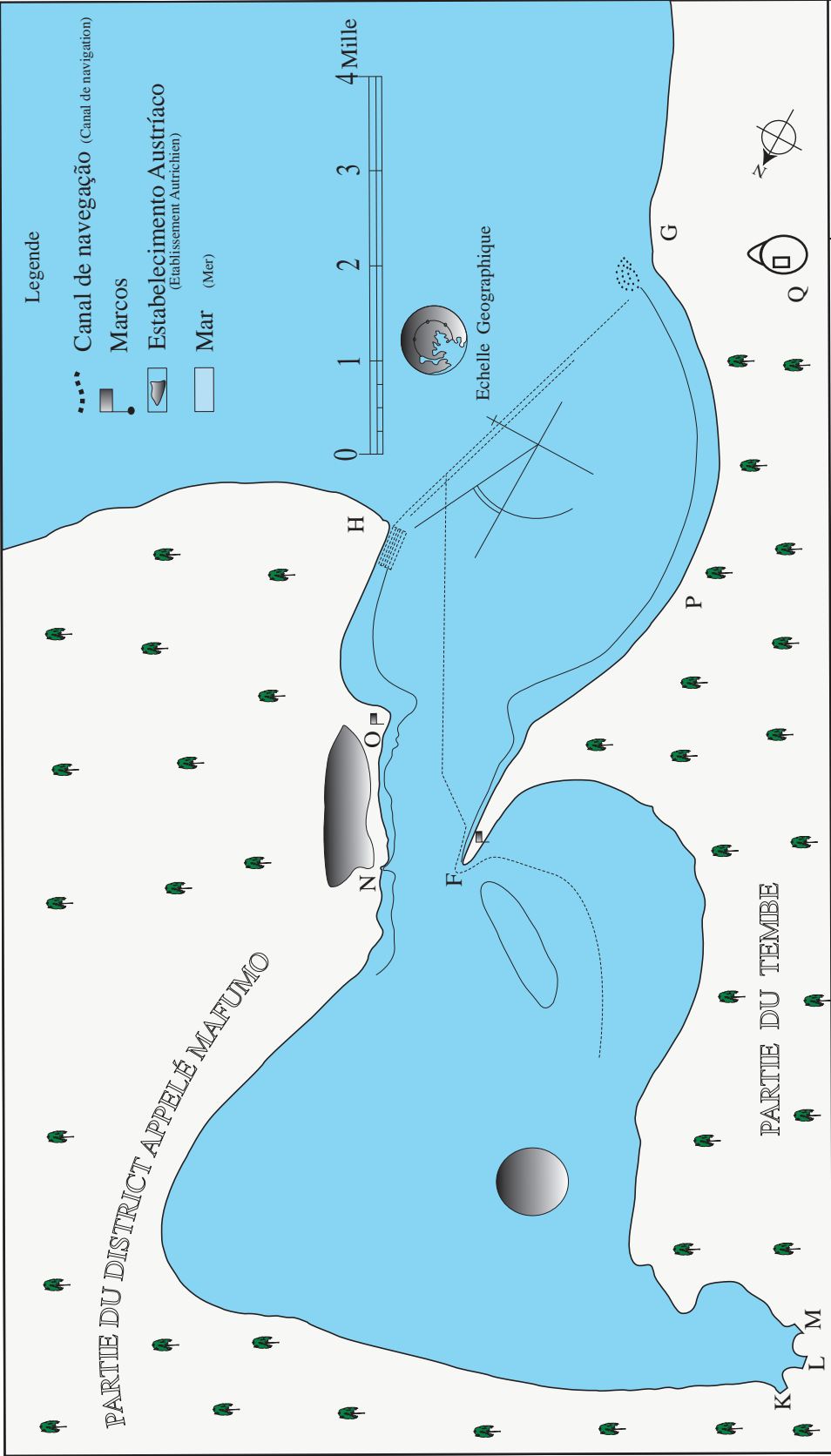
Vers 1725, les tentatives effectuées par les hollandais pour atteindre les zones aurifères se soldent par des échecs successifs. Alors qu'ils étaient déjà proches de ces zones (région de Lydenburg, Barbeton et Kaapmuiden) sans pourtant le savoir, ils renoncent. L'occupation hollandaise dure neuf ans, pourtant celle-ci, selon C. Montez, n'apporte aucun changement dans la structuration des établissements humains sur la baie.

B- D'autres présences et influences

1- La présence autrichienne (1777 – 1781)

Fin mars 1777, le Lieutenant Colonel anglais Guilherme Bolts, un aventurier au service de l'Autriche arrive sur la baie avec son expédition, à bord du vaisseau Joseph et Thereza, pour y établir une factorerie autrichienne. Il y trouve trois navires anglais et tente une cohabitation avec eux. Bolts achète au chef traditionnel (*régulo*) des parcelles de terres sur lesquelles il bâtit une maison forte pour le ravitaillement et comme base pour les navires autrichiens au service du commerce de l'Afrique orientale.

Vers la fin 1777, Bolts négocie avec les *régulos* Tembe, Matola et Mafumo (Mpfumo) l'achat des terres, et avec ce dernier les parcelles entre Maé et la Ponta Vermelha. Des incertitudes portent sur le lieu exact de l'implantation de la forteresse autrichienne, mais selon McCall Theal cité par C. Montez, elle se trouve proche de l'embouchure du Maputo. La factorerie autrichienne se trouvait au même endroit que celle des hollandais. La factorerie autrichienne fut dénommée S. José, et les installations furent rudimentaires, construites en matériaux précaires, des huttes réalisées à partir de bois et de roseaux, avec la toiture en paille. Un projet pour une nouvelle maison de factorerie est réalisé en 1778, sur une emprise de 40 pieds et comportant une terrasse



Titre	EMPLACEMENT DE L'ETABLISSEMENT AUTRICHIEN		Année: 1777-1781
Source	ARQUIVO HISTÓRICO DE MOÇAMBIQUE 2005 - ARCHIVE IMPÉRIEL DE VIENNE (AUTRICE)		
Reconstitution	INTERPRÉTATION DE L' AUTEUR SUR LA CARTE ORIGINAL		Année: 2005

tout autour de la maison, mesurant 9 pieds. A l'intérieur sont aménagées une grande salle centrale et quatre chambres aux angles, d'environ 10 pieds carrés. Dans les quatre angles extérieurs des terrasses sont créés des bureaux. En avril 1778, selon une communication portugaise, il existait une forteresse autrichienne construite sur les terres portugaises de la côte orientale de l'Afrique.

Les autrichiens restent jusqu'en 1781, au moment où les portugais décident d'attaquer et de détruire les établissements autrichien et anglais. Le 21 avril, les portugais se rendent sur l'Ilha de Unhaca (ou Inhaca) pour brûler et détruire les villages africains.²⁴ L'occupation autrichienne dure cinq ans, mais, selon C. Montez, elle n'amène aucune modification dans la baie en tant que port de commerce ni de bouleversements concernant des influences politiques.

Les autrichiens n'ont jamais tenté de pénétrer à l'intérieur des terres, ils cherchent plutôt à occuper la baie de Lourenço Marques, mais ils échouent du fait de leur inadaptation au climat, associée au manque d'un appui maritime.²⁵

2- La fixation des hollandais en Afrique du Sud

En 1652, les hollandais fondent un entrepôt au Cap de Bonne Espérance, appelé à devenir un point d'ancrage sur l'Océan Indien pour favoriser leur commerce²⁶. Cette colonie établie par Johan Anthon Van Riebeeck est en 1795 conquise par les anglais placés sous le commandement de sir James Craig. En 1802, les hollandais réussissent à regagner l'établissement, pourtant en 1806, suite à la paix d'Amiens, ils perdent encore leur place au Cap au profit des anglais placés sous le commandement de sir David Baird, dont l'occupation s'éternise.²⁷ De nombreux cultivateurs boers²⁸ qui vivent de l'élevage du bétail migrent vers l'intérieur vers le nord, et se divisent en groupes. Ceux-ci constituent deux Etats ou Républiques en 1836, dénommés l'un, l'Etat libre d'Orange, ayant comme capitale Bloemfontein, et l'autre l'Etat du Transvaal-Boers. Le premier était localisé au sud et le deuxième au nord. Le non respect par les anglais des droits des boers concernant la propriété du sol est à l'origine des conflits. Enfin, l'idée de cohabitation entre les anglais et les hollandais fut mal acceptée par les boers²⁹. Pretoria devient à cette époque la capitale du Transvaal, République placée sous la présidence de Martinus Wessel Pretorius. Cette zone était distante de 1 100 miles anglaises de la ville du Cap. Cet Etat voit son indépendance reconnue par

²⁴ JORDÃO Levy Maria, op. Cité. pp 8 - 11. Voir aussi MONTEZ C., Op. cité. p 86 et 103.

²⁵ LIMA A. Pereira de, « *Historia dos Caminhos de Ferro de Moçambique* », Lourenço Marques, 1971, Vol. I, p 16.

²⁶ LIESEGANG G., op. cité, p. 55.

²⁷ JORDÃO Levy Maria. Op. cité. p. 55.

²⁸ Les Boers sont aussi appelés afrikaners. Le terme est issu d'un mot néerlandais qui signifie « éleveurs ». Ceux-ci sont un groupe sud-africain descendant des Néerlandais et des huguenots français, dont la langue parlée est l'afrikaans. Encyclopédie Microsoft Encarta 2005. 1993-2004 Microsoft Corporation.

²⁹ COVANE Luis António: *Lourenço Marques e o Transvaal, 1852 - 1928* : In « *Centenário da Cidade de Maputo 1887 – 1987* ». Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique, n° 2, Outubro de 1987, Maputo, p. 77.

l'Angleterre lors du traité du 16 janvier 1852. Il était composé des districts de Potchefstroom ou Mooiriverdorp, Rustenburg, Pretoria, Waterberg, Zoutpansberg, Lydenburg, Heidelberg, Wakkerstroom et Utrecht. La richesse du Transvaal était basée sur le fer, l'étain, le plomb, le marbre, les pierres précieuses,... s'y ajoutent les gisements d'or et d'argent découverts ultérieurement. Bien que les rapports entre les boers de cet Etat et les portugais de la baie de Lourenço Marques aient été bons, chacune des parties commence à se poser des questions sur le port allant servir pour l'écoulement des marchandises, étant donnée la position enclavée de son territoire, privé de communication directe avec la mer. Parmi les différents scénarii envisagés et au vu des circonstances favorables qui se présentent, les portugais commencent à prévoir, que Lourenço Marques va devenir un lieu de passage quasiment obligatoire, pour assurer le désenclavement des boers, ainsi que de leurs marchandises diverses, notamment celles issues des gisements aurifères...³⁰

Après avoir établi des contacts avec les bantous, entre 1750 et 1800, les européens se déplacent vers l'intérieur avec charrettes et bœufs, jusqu'à la zone de l'ivoire. En 1824, des commerçants britanniques, suite à leurs échecs dans leurs tentatives de fixation sur la baie de Lourenço Marques, s'installent à Port Natal (Durban). Les boers à la recherche d'un port entièrement indépendant du contrôle britannique, ne réussissent jamais à rejoindre Lourenço Marques, du fait d'une frange proche de la baie et de la mouche tsé-tsé. Ils sont obligés de dépendre des ports maritimes britanniques (Port Elisabeth, Grahamstown, East London et Durban).³¹ Cela montre bien qu'à la 2^{ème} moitié du 19^{ème} siècle Lourenço Marques n'a dans ce réseau qu'une fonction secondaire. Dans un deuxième temps, en 1873, suite à la course vers l'or de Pilgrimsrest, Graskop et Lydenburg, et plus tard en 1883/6 celle de Barberton et Rand, la baie de Lourenço Marques assume une fonction importante. En effet, un traité est signé entre la République Sud-africaine et le gouvernement portugais en 1869, ce qui facilite sûrement les liens.³²

C- Les années d'occupation et de commerce portugais (1781 - 1870)

1- La fondation du « Presídio » (1781)

Lourenço Marques, est placée sous l'égide du gouvernement de l'Ilha de Moçambique. Vicente Caetano M. V., le gouverneur (par intérim) de cette dernière, prend une délibération qui

³⁰ JORDÃO Levy Maria. Op. cité. p 55 - 63.

³¹ Kruger 1938; Hedges 1978: 231-249; Elphick 1977; Noronha 1895; cité par LIESEGANG G.: 1987, Op. cité, p 55.

³² LIESEGANG G.: 1987, Op. cité, p 56.

fixe l'établissement d'un *presídio* (préside) à Lourenço Marques, le 19 avril 1781/2, et est ainsi établie pour cette baie la toute première charte (*carta orgânica*)³³ politique, administrative et économique. Jusqu'à cette époque l'occupation est plutôt un *titre*, qui vise la défense contre la concurrence. Par ailleurs, une occupation économique est projetée sur des modèles mercantilistes. « *Ainsi naît, sur un pauvre et rude berceau de fascine, terre et chaume, la Ville de Lourenço Marques !... Mais suite à sa naissance un mauvais sort s'annonça, qui fait de son histoire, tout au long d'un siècle, un effort de ténacité, torturé, désespéré et héroïque devant le malheur, une persévérance dans l'occupation.* »³⁴. Le mot *presídio* (préside), est souvent mal interprété. « *Il signifie une force militaire qui faisait la garnison d'une forteresse. Par extension, désigne la propre forteresse, le local où elle se trouve et, plus tard, a été le titre d'une juridiction administrative* ». ³⁵ Le 12 mai 1782, l'établissement situé sur le terrain ayant appartenu au chef traditionnel Matola est touché par un incendie qui provoque des dégâts matériels, sur un ensemble des huttes en pailles, entourés par un enceinte en bois et en terre. Les installations sont reconstruites.

Après plus de quinze mois de présence, les portugais abandonnent le préside en 1783, après avoir démonté la factorerie. Ils reviennent en 1784, mais deux ans plus tard, l'établissement est dans un état déplorable : « *quelques huttes en pailles, deux bâtons érigés, qui servent de balise pour la future porte de la dite forteresse, et un côté de la redoute carrée, fait de fagot...* »³⁶. En 1787, la fortification de Lourenço Marques est améliorée considérablement et comprend casernes, chapelle et entrepôts. Selon Nogueira de Andrade cité par C. Montez : « *La forteresse n'est plus qu'un carré formé par des pieux épais et fascines déjà très dégradés, tout autour de la chapelle, des casernes et du magasin qui couvrent le préside... La forteresse ne vaut rien, parce qu'il s'agit d'une redoute mal construite et formée par des bâtons et fascines déjà quasi pourris, qui ne mérite pas tel nom. La caserne ne vaut rien, de par sa situation, dans la basse fosse, construit dans le lieu le plus marécageux / inondable*³⁷ et moins sain. Le *presídio* ne vaut rien, car il est

³³ La charte (*carta orgânica*) met en place une factorerie et un fort, ainsi que les défenses. Elle établit aussi le monopole des terres de la baie et du commerce, ainsi que la protection de ces terres. Ainsi, les bateaux étrangers n'ont pu venir que pour leur ravitaillement. Le commerce est interdit grâce au monopole. S'y ajoute l'imposition des droits de douanes pour tous les bateaux qui viennent sur la baie. Finalement il est ordonné l'élaboration de la carte de la baie, ayant un niveau de précision le plus exacte possible. Voir MONTEZ C., « *Regimento dado por Vicente Caetano da Maia e Vasconcelos ao governador da Bahia de Lourenço Marques, em 25 de Novembro de 1781* », In « *Descobrimentos e fundação de Lourenço Marques 1500 – 1800*, Lourenço Marques, Minerva Central – Editora, 1948, pp. 181 – 185.

³⁴ « *Assim nascia, num pobre e tosco berço de faxina, terra e capim, a cidade de Lourenço Marques !... Mas logo à nascença se lhe anunciou a má sina que faria da sua história, ao longo de um século, um torturado, desesperado e heróico esforço de tenacidade ante a desgraça, de perseverança na sustentação* ». MONTEZ C., Op. Cité, p. 121.

³⁵ MONTEZ C., Ibid., pp. 107 et 111.

³⁶ « *algumas palhotas, dois paus erectos, que servem de baliza para a futura porta da dita fortaleza, e um lado do baluarte quadrado, serve de estaca...* ». MONTEZ C., Op. cité, p.133.

³⁷ Il est fait référence ici à une vallée située tout au fond de la pente, à cheval entre celle-ci et la colline où fut assise l'estacade. Le marécage trouva son origine dans les eaux des pluies, s'y ajoutant parfois les eaux des grandes marées. Cette configuration géographique primitive du site est propice aux inondations, ce que nous observons actuellement lors des grosses averses sur l'Avenue 25 de Setembro (ancienne Avenida da República), dû à un terrassement insuffisant.

trop petit et est composé au total d'à peine 70 hommes, lesquels en très peu des mois seront réduits à 25, en raison des morts et des malades »³⁸.

Aux environs de 1788, selon A. Lobato³⁹, le préside achève la construction d'une église, des casernes et officines⁴⁰, un puits, un ensemble des petites maisons en bois aux toits de chaume qui servent au logement des officiers. Un entrepôt de vivres, une maison pour le greffier (*escrivão*), une cuisine, un mât pour le drapeau, estacade, l'entrepôt et diverses paillotes sont réalisés par recours aux matériaux locaux. Les maisons construites en bois, ont une assise en terre pour éviter la putréfaction du bois. La résidence du gouverneur, la chapelle et l'entrepôt de poudre sont construits en maçonnerie. L'achèvement des entrepôts le 28 avril 1789 marque la fin des travaux ainsi que la conclusion de la fortification de Lourenço Marques.

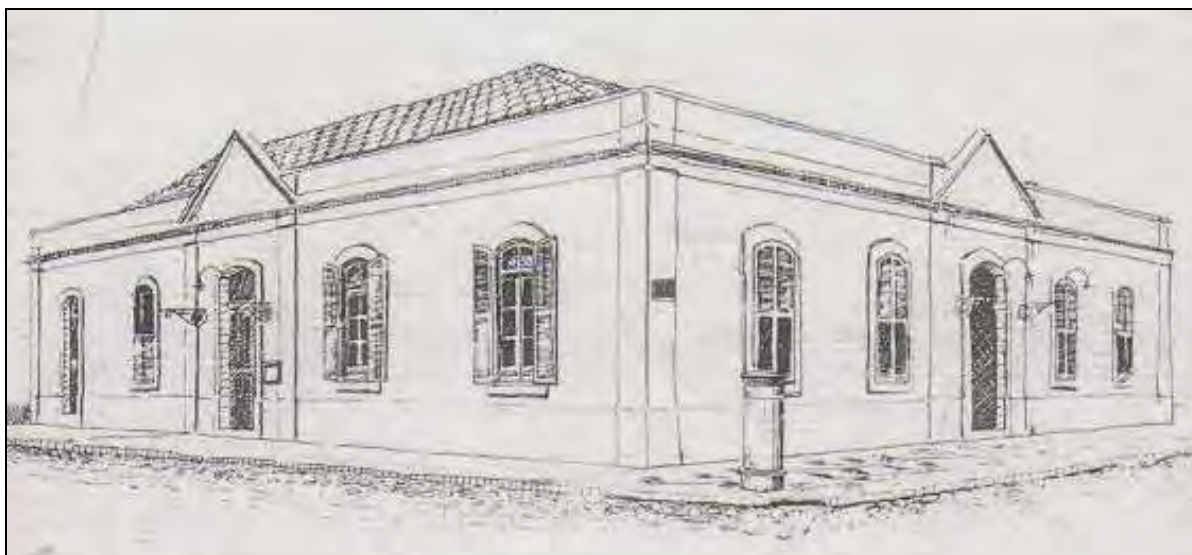


Fig : II.12: L'édifice du gouvernement de Lourenço Marques, dont la construction remonte à 1787. Source: A.H.M.

Vers le 25 mai 1795, le gouverneur du *presídio* et les officiers se rendent compte de la faiblesse des matériaux employés dans la construction, aussi commandent-ils une étude visant la construction d'une forteresse en pierre. Ainsi la palissade est réparée du côté de la terre, il n'en est pas de même du côté de la mer. Ils se rendent compte que la palissade réclame un entretien

LOBATO A.: « *História do Presídio de Lourenço Marques* » Estudos moçambicanos, Vol. II, 1787 - 1799. Lisboa, 1960 ; p 51.

³⁸ « *A fortaleza não é mais que um quadrado, formado de grossas estacas e faxinas já bem podres, as quais cercam a capela, os quartéis e o armazém que cobre o presidio... Não presta a fortaleza, porque um reduto mal construído e formado de estacas e faxinas já semipodres, não merece aquele nome. Não prestam os quartéis, pela sua mesma situação, dentro daquele baixo valado, formado no lugar mais alagadiço³⁸ e menos sadio. Não presta o presidio, porque é muito pequeno e é composto apenas por 70 homens por todo, os quais em breves meses ficam reduzidos a 25, pelos descontos dos falecidos e doentes ».* MONTEZ C., Op. cité. p 133 et 134. Voir aussi A. Lobato : « *Historia do Presidio de Lourenço Marques* » Estudos moçambicanos, Vol. II, 1787 - 1799. Lisboa, 1960, p. 55.

³⁹ LOBATO A., 1960 : pp. 33 et 44.

⁴⁰ Carta de 1-5-1788, perdue, citada na carta 4.a, de 31-8-1788, com resposta do capitão-general ao governador (Cod. 1347 - 2.a Parte – Pág. 32 R); cité par LOBATO A.: « *História do Presídio de Lourenço Marques* » Estudos moçambicanos, Vol. II, 1787 - 1799. Lisboa, 1960 ; p 33.

fréquent. Par ailleurs, le bois provient de mangroves inondables et très distantes, créant des pertes en hommes, victimes de maladies.... La question est posée d'un éventuel transfert de la forteresse, pour prendre en compte la commodité de la garnison, la sécurité de l'établissement, la protection des navires mouillés, ces aspects n'ayant pas été pris en considération par les fondateurs de la palissade. Le choix porte sur différents scénarii : le Alto Mafumo ou Ponta Vermelha, proche du canal d'accès pour les navires, présente des inconvénients étant sur une côte très élevée, et en adobe avec le risque de désintégration du versant, l'Ilha de Magaia est présentée comme un choix envisageable mais ne permet pas un contrôle de l'accès des navires arrivants. Finalement la forteresse est maintenue au même endroit. Un travail de réparations est cependant mis en route.⁴¹

A cette période, il n'y a pas consensus à propos de l'emplacement de l'établissement (1795). Mais C. Montez⁴² affirme qu'il se trouve à l'endroit où plus tard est implantée la forteresse de Nossa Senhora da Conceição là où se situe l'actuelle forteresse. En effet, il est dit que la fortification se trouve à une distance de $\frac{3}{4}$ de lieue⁴³ de Ponta Vermelha, un choix qui peut être lié au fait de la proximité du mouillage facilitant ainsi les contacts avec les navires et, une meilleure vue sur la vaste baie. Jusqu'en 1796, les installations sont améliorées et la factorerie est construite en bois. Le préside est édifié sur l'Estuário do Espírito Santo, sur sa rive nord, et mis en place sur un site marécageux, sur les sables de la plage. Plus tard est construite au même endroit et malgré l'ensemble des difficultés, une forteresse en pierre et chaux. Le 26 octobre, celle-ci est saccagée et incendiée par les français,⁴⁴ qui sont venus de façon éphémère sur la baie de Lourenço Marques.

Vu l'ensemble de difficultés liées aux menaces des forces des autres puissances européennes, surtout le risque de voir Lourenço Marques absorbé par l'expansion hollandaise, les occupants portugais de la baie commencent à se poser des questions quant à la volonté de la Couronne de se maintenir dans la baie. Fallait-il enlever la factorerie et rester à l'Ilha de Moçambique, et venir de temps en temps sur la baie seulement pour le commerce ? Pour eux, il fallait peut être faire venir du Portugal une expédition avec « *des ingénieurs, artisans compétents, des bras pour le travail, des outils, quelques chaume et garnison militaire* ». Le préside est

⁴¹ LOBATO A.: 1960, pp 130-133.

⁴² MONTEZ C.: 1948.

⁴³ Ici il s'agit de lieues mesurées par les portugais, ainsi il faut compter 1 lieue = 5 km. En France 1 lieue = 4 km.

⁴⁴ En 1762, c'est le tour des français en provenant de l'Île de France, dont l'objectif expansionniste vise, à travers la baie de Lourenço Marques, à assurer le lien avec leurs territoires du continent africain. Ceux-ci essayent de s'établir sur la baie de Lourenço Marques, mais ils ne réussissent pas en raison de l'hostilité anglaise.

En 1796, les français arrivent sur la baie et envahissent le préside, et après l'avoir démoli et saccagé, ils quittent la baie. Ainsi, l'action de la puissance française ne peut être vue comme une occupation, dans la mesure où celle-ci est éphémère, c'est plutôt une présence, à la quête d'un butin. Par ailleurs, aucune trace n'est trouvée de cette présence. En fin, la présence française n'entraîne pas une appropriation territoriale inscrit dans la durée, tandis que son invasion à Lourenço Marques vise un programme économique ; c'est peut-être pour cette raison que son intervention est dépourvue d'un programme de domination politique. JORDÃO Levy Maria, op. Cité. p. 11. La colonisation, selon le souligne G. DESMARAIS, *présuppose l'urbanisation qui présuppose la domination politique*. Gaëtan DESMARAIS (PETIT Jean et RITCHOT Gilles, préface de) : *La morphogenèse de Paris: Des origines à la Révolution*, Paris, l'Harmattan, 1995, p. 134.

pourtant maintenu, en dépit des nombreuses difficultés liées aux maladies, à la misère, la pauvreté, la souffrance, les décès...⁴⁵ Le commerce sur la baie connaît à son tour une période sans résultats tangibles, bien que les tarifs douaniers (*ou beneficio pautal, en portugais*) soient réduits de 8% à 6%, le 21 juillet 1787, à travers la mise en application des *provisões régias* (décrets royaux) du 5 et 19 avril 1785. Le 17 juin 1801, le taux est ramené à 8%.

Permettons-nous de revenir sur la période 1792/1796 pour rendre compte de la deuxième occupation portugaise sur la baie ainsi que le « *ou premier geste d'une politique de possession territoriale et de vassalité des populations* ». En effet, les terres de la baie et leurs alentours connaissent une famine aigüe, ce qui amène des mécontentes parmi les chefferies indigènes, confrontées à la pénurie des provisions. Le chef traditionnel Capela, qui est à l'origine des turbulences au sein des chefferies, est destitué de son poste au profit de son frère. Luís Correia Monteiro de Matos, alors gouverneur, restaure Capela à son poste. Ce dernier, pour prouver sa reconnaissance à la Couronne, offre une partie de ses terres à celle-ci. « *Capela déclare que les habitants des terres offertes à la Couronne de Portugal demeurent assujettis et subordonnés au gouvernement de la baie, et ce à l'intérieur des limites de la souveraineté du Portugal* »⁴⁶.

Jusqu'en 1795 aucun tribut n'est imposé aux habitants de ces terres. Le 10 février 1796, démarrent les discussions à propos de l'établissement d'un paiement comme reconnaissance de la Couronne du Portugal ainsi que de la vassalité. Jusque-là l'idée de la domination totale ne faisait pas partie de la règle *d'expansion et d'action ultramarine ni en tant qu'expression du droit de possession*.

Au terme de cette évolution, s'impose un jugement de valeurs sur les faits décrits tout au long de ces sous parties concernant la fondation du préside de la *Baía de Lourenço Marques*, connue aussi souvent comme la *Baía do Cabo das Correntes*. La baie de Lourenço Marques subit pendant trois siècles un sort instable où « *découverte, oubli, conquête, abandon, effort et insouciance* » se succèdent au cours des siècles. Selon A. Lobato,⁴⁷ *l'histoire moderne de Lourenço Marques nous amène à conclure que le préside subit une période misérable de vie végétative*. La tentative acharnée de s'établir sur la baie (en dépit d'un ensemble de difficultés liées aux maladies, à la pauvreté, aux menaces d'autres puissances,...), à travers un préside ou une factorerie en bois, vise à assurer surtout le contrôle et le monopole du commerce d'une part, et l'établissement d'une *suprématie sur des tribus indigènes* d'autre part. Le préside est mis en place sur la rive nord de l'*Estuário do Espírito Santo*, sur un emplacement marécageux et sur les sables

⁴⁵ MONTEZ C., Op. cité. p 137 et 138.

⁴⁶ « *Capela declara que os habitantes das terras oferecidas à Coroa de Portugal ficam sujeitos e subordinados ao governo da baía, o qual pode dispor dos limites da soberania de Portugal* ».

⁴⁷ LOBATO A.: 1949, p 12 et 149.

de la plage. Ultérieurement, une forteresse de pierre et de chaux est construite avec beaucoup de difficultés, au même endroit. Le gouverneur Joaquim José da Costa Portugal est celui qui initie dans le préside les constructions en maçonnerie.

Tour à tour, le comptoir de Lourenço Marques prend la dénomination d'établissement ou de préside. En effet, le mot « *estabelecimento* » (établissement), selon A. Lobato⁴⁸, signifie *feitoria* (ou factorerie) c'est-à-dire *entrepôt commercial fortifié, ayant des prérogatives de souveraineté sur les terres d'autrui*. La destruction progressive des souverainetés indigènes trouve aussi son origine dans la pression des ambitions étrangères. Le mot *Presídio* (ou Préside) supplanta la désignation d'établissement, et signifie non seulement fortification, mais encore l'établissement fortifié, son aire adjacente ainsi que son voisinage (en l'occurrence les chefferies), enfin toute la baie. C'est pour cela que le mot préside acquiert un sens de juridiction administrative, comprenant *les négoce civils et des installations militaires ou politiques*; ainsi la signification suit une évolution et prend le sens d'un district. Ultérieurement, le terme de préside est utilisé pour désigner un peuplement fortifié, et plus tard encore pour désigner une aire ou une zone et au XIX^{ème} les *terres de la Couronne*. Au fil du temps, le préside fait l'objet d'une occupation par des ressortissants portugais et devient un village comptoir, comme nous l'observerons dans les parties suivantes.

2- L'arrivée des premiers colons (1825)

Vers 1825, est créée la *Companhia Comercial de Lourenço Marques e Inhambane*, qui organise une expédition et atteint Lourenço Marques en 1826, amenant trois couples d'officiers, quatre déportés, deux *feitores*⁴⁹ (facteurs ou régisseur), qui se fixent au Nord-Ouest de la Praça 25 de Junho (dénomination actuelle). A cette époque, les portugais ont l'intention de former une économie de peuplement agricole. Lourenço Marques est jusque-là confinée à un morceau de terre entouré d'eau, avec au sud la mer et au nord un marécage, source d'insalubrité et de maladies qui fait des victimes parmi les différents occupants de la baie, et constitue aussi un obstacle au développement de la population. C'est ainsi que, selon A. Lobato⁵⁰, est renouvelée l'idée du transfert de ce peuplement vers une autre zone plus saine avec par conséquent la construction d'une nouvelle forteresse. Pourtant cette idée ne demeure qu'une intention. Par ailleurs, « ...les premiers hommes du *Presídio*, ceux qui arrivèrent autour de la décennie de 1820 s'installèrent dans une hutte en paille avec un potager, [...], enfoncèrent dans la terre un mât ayant un hunier sur la partie supérieure, pour permettre une vue sur l'intérieure de la palmeraie du marécage, du

⁴⁸ LOBATO A. : 1949, op. cité. pp. 158-159.

⁴⁹ LIMA A. P.: 1968, p. 16.

⁵⁰ LOBATO A.: 1970, p. 87)

*fait qu'il n'y avait pas de bastion le long de future Avenida da República, et l'estacade incomplète était pauvre. Il y avait sur le sable, des paillotes avec des enceintes en roseaux, destinées aux soldats qui habitaient avec des noires et des boys, qui étaient presque tous des noires ou des métis, ceux des fonctionnaires de Goa et quelques habitants blancs qui vivaient de l'ivoire, ceux des maures et « baneanes » qui étaient des artisans de l'Etat ou des commissaires, des commerçants de Mozambique, ainsi que la Feitoria Comercial, avec ses longues maisons en pierre [...] Devant la Barreira il y avait des jardins potagers et des paillotes des agriculteurs déportés... ».*⁵¹

Les maisons qui abritent les familles des arrivants ainsi que celles issues de couples mixtes avec les conjoints locaux indigènes, au sein du Presídio sont des ensembles avec de vastes clôtures, de petites maisons en maçonnerie ayant des terrasses, ou des maisons en matériaux locaux ou en zinc, ainsi que des paillotes qui se sont densifiées. Des californiens, australiens..., à la recherche des zones aurifères, (« Campos de Ouro » appelé plus tard terre du Rand ou Johannesburg) débarquent sur Lourenço Marques aux alentours de 1874. De ce fait, le Presídio s'est peuplé assez rapidement.

Année	Population totale	Européens		Asiati. (a) et Afro-asiatiques		Africains libres et libérés		Esclaves	
		M	F	M	F	M	F	M	F
1844	492			165 (b)				207	120
1858	888	67	7	50	1	103	276	384	
1859	974	66	9	56	4	100	264	475	
1862	1.021	76	8	45	2	397	220	191	90(c)

Fig. II.13: **Croissance de la population de Lourenço Marques (1844-1862)**. Sources : «Cod. 183, fol. 18, 42, 175 ; B.O. 1850 : 72 ; 1863 : 169 ; Castilho 1881: 30-32. G.D.L.M. Cx 12, M. 2(3) Doc. 1; Administração do Concelho de L.M. : Tableau statistique de la population de Lourenço Marques, référé le 31 Décembre 1895 et Tableau statistique de la population de la Ville de L.M. réf. le 31 Décembre 1896...»⁵²

⁵¹ « ... os primeiros homens do Presídio, os que pela década de 1820 se instalaram numa palhota aqui com uma horta além, [...], cravaram no chão um mastro e puseram no topo uma gávea, para se ver para dentro do palmar do pântano, pois não havia Baluartes onde corre a Avenida da República, e a Estacada incompleta estava pobre.

Havia no areal, fechadas em quintais de caniço, as palhotas dos soldados que viviam com as negras e os moleques, e eram quase todos também negros ou mestiços, as dos funcionários de Goa e dos poucos moradores brancos que viviam do marfim, as dos mouros e baneanes que eram artífices do Estado ou comissários dos negociantes de Moçambique, e a Feitoria Comercial com suas compridas casas de pedra [...] Na Barreira em frente ficavam as machambas e as palhotas dos degredados plantados agricultores... » LOBATO A.: 1970, pp. 221 et 222.

⁵² (a) Les données statistiques concernant la période allant de 1857 à 1885 font une distinction selon des religions, la race, l'occupation et le sexe, bien que de façon non systématique. L'on trouva parmi les asiatiques, des « goeses » (chrétiens), les « banyanes » (la plupart des hindous), des musulmans (ou « maures », parfois des gens nés au Mozambique descendants d'africains.

Baneanes ou Baneanos, sont les commerçants que trafiquent principalement en Afrique Orientale. (De l'hindou banyan, « id. », du sânsr. Vanij, « id. »), Diciopédia 2003.

(b) Parmi eux l'on trouve 120 personnes concernant la population « libres » et 45 soldats (Cod. 183, fol. 42, 175).

(c) 200 personnes libérées furent exclues du nombre de personnes considérées « libres », en 1862.

LIESEGANG Gerhard: *Lourenço Marques antes de 1895 : Aspectos da história dos Estados vizinhos, da interação entre a povoação e aqueles Estados e do comércio na Baía e na povoação*, In « Centenário da Cidade de Maputo 1887 – 1987 ». Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique, n° 2, Outubro de 1987, Maputo, p. 43.

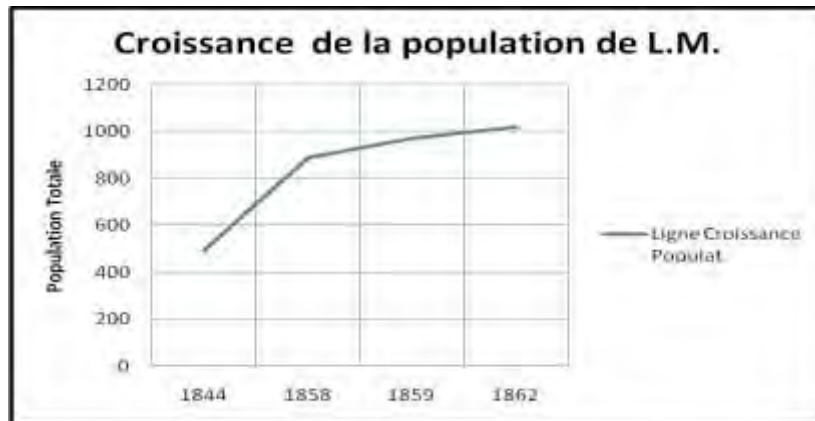


Fig. II.14: Croissance de la population de Lourenço Marques. Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales).

La population totale a plus que doublé en vingt ans pour atteindre un millier d'habitants en 1862. Les européens, en quasi-totalité des hommes sont minoritaires et il y a de nombreux couples mixtes.

3- Lourenço Marques : vers une économie de peuplement ?

Autour de l'année 1825 une compagnie commerciale est créée à Lourenço Marques, dénommée *Companhia Comercial de Lourenço Marques*, et l'année suivante débarque une expédition liée à cette compagnie ainsi que quelques couples de portugais, comprenant quatre déportés, trois officiers et leurs femmes, et deux régisseurs (*feitores*).⁵³ La présence de ceux-ci sur la baie a dû être renforcée pour permettre d'assurer une colonisation efficace, c'est ainsi que le peuplement du territoire est encouragé. En effet, il existe à cette époque-là une volonté de formation d'une colonie agricole⁵⁴, d'où le transfert de la localité vers un endroit plus sain, et la construction d'une nouvelle forteresse. Selon A. Lobato cité par S. Morais: « *Quand en 1829, le capitaine général Paulo Miguel de Brito commence à constituer un groupe d'habitants pour instaurer à Lourenço Marques une colonie agricole, il ordonne à son adjoint, de faire une étude sur le transfert du peuplement vers un lieu sain, et en conséquent, établir dans un autre lieu la construction d'une forteresse. Mais la situation ne change pas.* »⁵⁵

⁵³ LIMA A. P. (1968), p. 16, cité par MORAIS J. S., op. Cité, p. 59.

⁵⁴ Dans de différentes régions du Mozambique (Lourenço Marques, Manica, Sofala...) les colonies agricoles sont à cette époque-là envisagées, par la mise en place desdites compagnies commerciales qui font venir des Portugais vers le Mozambique. Mais ces réalisations sont soldées par des échecs. Delagoa Bay (L. Marques, 1918) p. 21, cité par MAR E. J. E. *Exploração portuguesa em Moçambique 1500 – 1973. Esboço histórico. Vol. I. Estudos coloniais portugueses.* African studies Editorial. Denmark 1975, p. 150.

⁵⁵ « *Quando, em 1829, o capitão-general Paulo Miguel de Brito inicia a remessa de moradores para estabelecer em Lourenço Marques uma colônia agrícola, manda o seu ajudante de ordens estudar a transferência da povoação para lugar mais saudável, e a construção duma nova fortaleza, consequentemente noutro sítio. Mas as coisas continuam.* » LOBATO A. (1970), p. 87, cité par MORAIS J. S., op. Cité, p. 59.

Cette idée ne fait pas l'objet d'une suite favorable bien que l'insalubrité du site représente un blocage à l'épanouissement de Lourenço Marques. En 1835 la Compagnie commerciale se solde par des échecs et est de ce fait condamnée à la disparition. Une autre compagnie dénommée *Companhia dos Negociantes*, cherchant à obtenir un monopole commercial, trouve en 1873 le même destin que la précédente. Pour assurer la survie de l'agglomération le flux de colonisateurs vers Lourenço Marques se poursuit⁵⁶. Si tout au long du siècle précédent (1778) le détachement présent sur le préside de Lourenço Marques comporte 60 hommes, lors de l'arrivée des colons au siècle suivant la structure de composition de la population résidente connaît un changement : le nombre augmente pour compter 1088 habitants en 1862. Tout cela témoigne d'une claire volonté, alors que la colonie de Lourenço Marques est encore une toute petite bourgade, de faire évoluer son développement en réaffirmant le souhait d'établir à Lourenço Marques une véritable économie de peuplement⁵⁷.

Tout au long de la décennie consécutive à l'élévation de Lourenço Marques au rang de bourg (1876), l'accroissement substantiel de ses habitants est déjà une réalité. En effet, les années de 1877 et 1878 témoignent d'une augmentation de la population *blanche*, comme le décrit le rapport économique concernant ces deux années. En 1877, son nombre s'élève à 304 habitants, le 30 juin 1878 la population augmente de 33%, soit 453 habitants, dont 242 nationaux, 211 étrangers et 55 d'origine non identifiée.⁵⁸ La population installée à Lourenço Marques est pour l'essentiel portugaise. Il y a, par ailleurs des asiatiques, ces derniers s'occupant du commerce local. Malgré cette croissance démographique et le développement du commerce, Lourenço Marques reste néanmoins, incapable de soutenir son propre développement à travers une mise en valeur de ses ressources, en profitant à peine des recettes dégagées par les services du port. L'agriculture au niveau de la région constitue un potentiel, pourtant elle reste seulement du ressort des autochtones, qui ne produisent que le nécessaire à leur subsistance. Le système de concession des terres visant à favoriser la colonisation et l'exploitation des ressources du territoire ne semble pas avoir apporté les changements voulus, en effet : « [...] Sont accordées au cours des cinq dernières années dans le District des grandes concessions de terrains, représentant quelques milliers d'hectares, mais il en reste encore non utilisés et incultes en totalité. Il est licite ainsi

⁵⁶ MORAIS J. S., op. Cité, p. 60.

⁵⁷ Selon LACHARTRE B., « La rentabilité recherchée de la province mozambicaine n'allait pourtant être possible qu'au prix d'importantes réformes administratives et économiques destinées à lui conférer sa véritable nature de colonie d'exploitation et de peuplement. Des vastes programmes de développement (planos de fomento) furent mis sur pied dans tout le pays : dans les campagnes, les cultures de rente (coton, thé, sucre, noix de cajou...), rendues obligatoires pour les Africains, étaient destinées à alimenter en matières premières la métropole et ses industries de transformation, constituant également d'importantes sources de revenus pour la province d'outre-mer. L'installation de colons portugais dans des colonatos consacrés au développement de l'agriculture commerciale bénéficie d'importantes subventions de l'Etat portugais, [...]. Pourtant, les performances de ces établissements ne furent pas à la hauteur des espérances : [...] les nouveaux immigrants délaissaient l'agriculture [...] ». LACHARTRE B., *Enjeux urbains au Mozambique. De Lourenço Marques à Maputo*, Paris, Editions Karthala, 2000, p. 41.

⁵⁸ Boletim Oficial de Moçambique, n° 51 de 23 de Dezembro de 1878, p. 219, cité par MORAIS J. S., op. Cité, p. 69.

*présumer que les concessionnaires, presque tous des étrangers, cela est à noter, demandent ces grandes quantités de terrains conformément à la loi, uniquement par spéculation, ou alors ils attendent que le pays se décide à franchir un pas en avant avec la construction du chemin de fer, pour qu'ils puissent par la suite investir leurs capitaux [...] ».*⁵⁹

Enfin l'on constate que, tout au long de cette période, Lourenço Marques fait l'objet d'un peuplement qui s'établit en deux phases différentes. La première concerne essentiellement une communauté militaire (ayant un rôle visant assurer l'hégémonie du site, la défense contre les autres puissances européennes, ainsi que garantir une suprématie sur les tribus indigènes) assise sur une structure cristallisée sur une forteresse ainsi que des habitations à base de matériaux locaux. La deuxième phase est caractérisée par des essais visant la mise en place d'une exploitation commerciale sur la baie, à travers la formation des compagnies commerciales, ces dernières bien qu'elles n'atteignent pas leur but, établissent les prémisses sur lesquelles seront assises plus tard les colonies civiles, en apportant également les viabilités d'une pérennisation du développement futur de Lourenço Marques.

4- Lourenço Marques : le village comptoir

Revenons sur les années 1866 pour faire un état du niveau d'évolution de ce noyau primitif de l'agglomération. Le centre correspond à l'actuelle Praça 25 de Junho (Praça Picota d'alors et plus tard Praça 7 de Março). Autour est construite la maison du gouverneur. Sur cette place débouche la Rua da Alegria (ou Rua D. Luís, Rua Revolução de Outubro et plus tard rua Consiglieri Pedroso) où habitent des *baneanes*, arabes, ainsi que des personnes originaires de Goa. Leurs maisons sont bâties en matériaux récupérés sur la Ponta Vermelha. Des portugais plus nobles habitent un pâté de maisons composé par les rua Joaquim Araújo, Travessa de Catembe, la rua da Imprensa et la rua Alexandre Herculano, dont les maisons sont bâties en matériaux désignés sous le nom de *maticadas* (en argile) et couvertes de *colmo* (chaume). L'accès direct avec la mer est assuré par la rua Tenente Valadim⁶⁰. La zone connaissant parfois des journées très chaudes, les maisons sont bâties avec des terrasses couvertes pour les jours les plus chauds, et sont toutes volumineuses.

En 1867 est élaboré le projet pour la construction de la ligne de défense du *presídio*, qui a un périmètre de 24 hectares. Les remparts sont baptisés chacun par un nom selon la date de leur

⁵⁹ « [...] Fizeram-se nos ultimos 5 annos no Districto grandes concessões de terrenos, representando alguns milhares de hectares, mas jazem ainda desaproveitadas e incultas na sua totalidade. É licito pois presumir-se que os concessionarios, quasi todos estrangeiros, note-se, pediram estes grandes tratos de terrenos ao abrigo de uma liberalissima lei, unicamente por especulação, ou então esperam que o paiz se decida a dar um passo ávante com a construcção do caminho de ferro, para só então empregarem capitais [...] ». CASTILHO (1882), p. 33. cité par MORAIS J. S., op. Cité, p. 69.

⁶⁰ L.M. Guardian : 25.12.1907.

construction. Dans cette même année est créé un impôt de 3% et 1% *ad valorem*, destiné à financer les travaux publics.

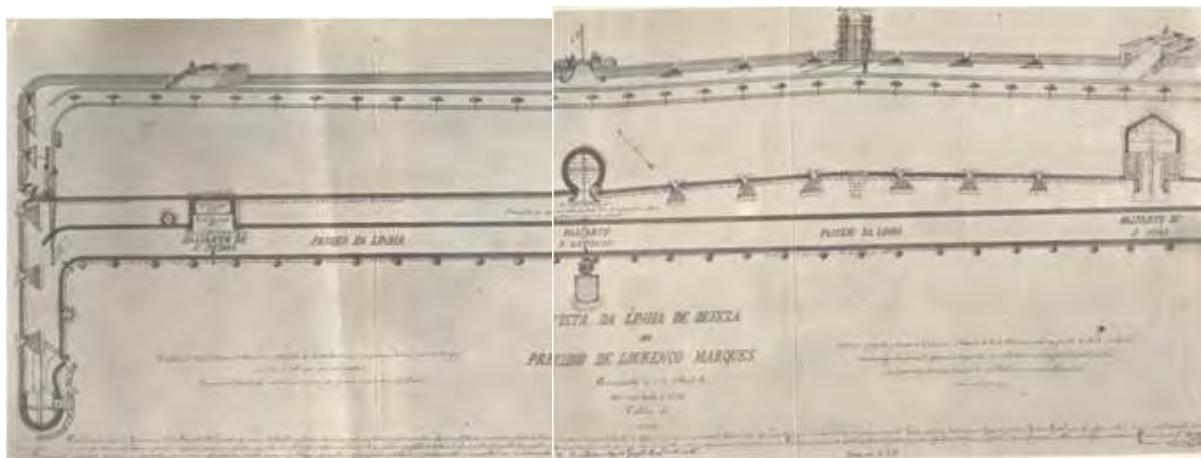


Fig. II.15: **Projet de la Ligne de Défense (vue zénithale et coupe), construit en 1867.** Source iconographique : Agrupamento de Cartografia Antiga da Junta de Investigação do Ultramar. Cit. par Lobato A., L.M. Xilunguine, photo 169.

Deux rues parallèles, à savoir la Rua da Alegria ainsi que la Rua dos Mercadores, existent déjà. Au Nord-Est de la rua da Alegria se situe une petite rue, la rua da Gávea, dont les traces sont encore visibles aujourd'hui, à l'Ouest de la Banque Centrale. Le lien entre ces rues est assuré par un ensemble des traverses dont les noms sont attribués en fonction de l'endroit où celles-ci débouchent (Travessa da Maxaquene), ou des noms des riverains de la rue (Travessa da Ditoza).⁶¹

Un développement urbain est observé à partir de 1870, mais le périmètre défini par la ligne de défense n'est pas jusque-là dépassé. Cette ligne qui perdure entre les années 40 et 80 bénéficie d'un ensemble des bastions en maçonnerie qui sont enlevés plus tard lors de la construction du chemin de fer ainsi que pour répondre à la construction de nouvelles avenues.

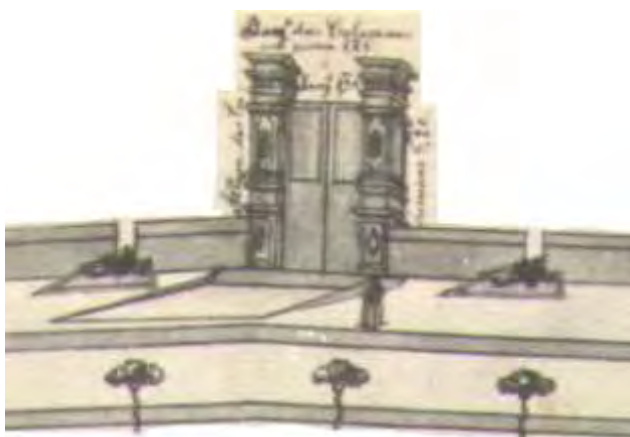


Fig. II.16: **Le Projet de la Porte de la Ligne, construit en 1867.** Source iconographique : Agrupamento de Cartografia Antiga da Junta de Investigação do Ultramar. Cit. par Lobato A., L.M. Xilunguine, extrait de la photo 169.

⁶¹ LIESEGANG G., op. Cité, p. 39.



Fig. II.17: Les anciennes Portes de la Ville, située à l'entrée de la *Travessa da Porta da Linha*. Source : Lobato A., op. cit., photo 188.

L'information disponible concernant l'acquisition des lopins de terre jusqu'en 1850 n'est pas sans ambiguïté concernant le peuplement. Les lopins appartiennent peut-être à celui qui l'occupe (le cas échéant, le droit coutumier africain fait foi). Mais, dans le territoire compris dans le périmètre de la ligne de défense il appartient au gouverneur d'allouer des lopins aux intéressés. Après 1858, les lopins font l'objet de l'*aforamento*⁶² (espèce de bail). A cette époque la monétarisation des échanges n'a pas encore véritablement sa place, bien que sont observés deux cas de vente ou achat de maison, l'un dont le paiement est effectué en ivoire et l'autre en argent⁶³. Les prix subissent une majoration entre 1865 et 1875 de l'ordre de 1 000% (4.500 reis ou une livre en 1873, et entre 200 et 600 reis en 1866)⁶⁴, due à l'arrivée d'un nombre important de commerçants ainsi qu'à l'accroissement de l'utilisation du port.

Des terrains voués à l'agriculture (*désigné machamba*) sont aménagés sur les versants de la zone du Alto do Maxaquene ainsi que de Maé (Mahé ou Nwayeye) autour des années 1870. A partir de 1875, des maisons sont édifiées sur ces versants. Quelques équipements sont aussi construits sur commande de l'Etat, un nouvel hôpital militaire, une église...

Quelques années plus tard (1876) le préside acquiert le statut de bourg, ainsi est dressée la toute première carte générale de l'agglomération ou du bourg de Lourenço Marques, qui est

⁶² "*Aforamento* (tenure à bail) c'est la concession de terres effectuée selon une donation des *cartas de foro* (bail à long terme ou à temps pérenne), contre le paiement d'une espèce de loyer, réalisé au Portugal aux XII^{ème} et XIII^{ème} siècles. Les *aforamentos* pourraient également être collectifs, comme les *cartas de foral* attribuées aux *Concelhos* (Mairies). Ces dernières sont similaires aux premiers, ainsi il est difficile de les distinguer.". TV5 Définitions & Traductions avec Alexandria. <http://www.tv5.org/tv5site/alexandria/definitions.php>.

⁶³ GDLX Cx 134-M1(3), doc. 1-7 ; Cod. 5322, 25-2-1844, venda de uma casa a João Albazine por José Baião; 6-12-1847, casa de João Albazine, a Punja Caca por cinco arrobas de marfim grosso. (G. Liesegang 1987: 40 et 67).

⁶⁴ L.M., Câmara Municipal, Cx 275, Registo de Aforamentos 1866-1876. G. Liesegang. Op. Cité. pp 67.

séparé du territoire de l'intérieur par un marécage. Le lien avec les territoires de l'intérieur du continent est assuré par un chemin désigné comme route de Lydenbourg qui fait déjà 9,5 Km ⁶⁵ dont la construction fera l'objet d'analyses dans les sections suivantes.⁶⁶

Conclusion de la I^{ère} Partie

Après avoir abrité uniquement des tribus indigènes, le site de la baie est le théâtre des contacts avec différentes puissances, hollandaise, autrichienne, française, anglaise, portugaise, dont la présence s'explique d'abord par une volonté d'établir des comptoirs tout au long de la route maritime des Indes et particulièrement le développement d'un important réseau de communications avec les ports de l'Inde. Des points d'ancrage fixes, au long du littoral, permettent de ravitailler des navigateurs portugais, et ils s'aperçoivent de l'importance géostratégique de Lourenço Marques, en particulier l'accès privilégié pour développer des échanges avec les tribus indigènes et s'intéressent aux richesses aurifères de l'intérieur, pour financer des infrastructures et des équipements militaires garants de la formation de l'empire. L'ensemble de ces phénomènes expliquent, également l'intérêt des portugais à favoriser le développement de Mozambique pour en faire un port d'escale.

Entre 1781 et 1870 les portugais manifestent une volonté d'appropriation de la terre et parviennent à établir un *presidio* à Lourenço Marques, ce qui se traduit par l'instauration d'une factorerie et d'un fort, et de défenses. Les portugais ont l'intention de former une économie de peuplement agricole. Par ailleurs, avec la création d'infrastructures, l'implantation d'habitations et l'augmentation des habitants, un début d'organisation spatiale s'impose et le premier plan (1851) est esquissé pour le village comptoir. Au niveau politico-administratif, un gouverneur est nommé à la tête du *presidio*. Ces éléments montrent qu'il existe un rapport étroit entre l'évolution économique du préside, l'action politique et la forme spatiale de cet établissement.

Le préside de Lourenço Marques s'apprête à entrer dans une nouvelle ère, au cours de laquelle il développe les voies de communication (pour désenclaver l'arrière-pays, source de revenu pour le port), et remet à niveau les équipements portuaires, pour pouvoir répondre à l'essor économique. Parvient-il à relever ces défis ? Arrive-t-il à instaurer un début d'organisation politico-administratif du préside ? S'agit-il d'une déclinaison de l'organisation de Lisbonne ou bien d'une entité locale qui dispose de ses propres caractéristiques ? Quelle forme prend l'urbanisation du préside ? Quelle figure spatiale adopte-t-elle ? Les réponses à ces questions sont l'objet de la partie suivante.

⁶⁵ Cohen : 1875 p. 273.

⁶⁶ MENDES M. Clara, op. Cité. pp 81-82).

III^{ème} PARTIE

L'EPANOUISSEMENT DU BOURG (1871 - 1886)



Fig. III.1: **Vue des dunes de Maxaquene sur la baie de Lourenço Marques.** Source : Tableau signé *Alberto*, in A. Castilho, 1881. AHM.

Le préside de Lourenço Marques s'apprête à connaître une nouvelle ère, marquée par la reconnaissance internationale de Lourenço Marques en tant que possession portugaise, ce qui permet une appropriation de l'arrière-pays. Le développement de voies de communication et la remise à niveau de l'équipement du port entraînent un essor économique et démographique, ainsi qu'une densification de son tissu urbain.

L'ensemble de ces développements, qui s'achèvent en 1886, conduit à l'élévation de Lourenço Marques au rang de bourg, pendant qu'une *Câmara Municipal* est créée, qui correspond à une décentralisation de pouvoir. Les premières normes d'urbanisme sont ainsi expérimentées. Mais le périmètre du bourg de Lourenço Marques reste confiné à la ligne de défense fortifiée. La densification des parcelles s'effectue graduellement jusqu'à la saturation avant de franchir la barrière formée par la ligne de défense.

A- Désenclavement de l'arrière-pays et impact sur la croissance du préside

Cette période est marquée d'abord par la stabilisation des frontières, à la suite de laquelle Lourenço Marques connaît une nouvelle phase de son développement avec l'amorce de la mise en œuvre d'infrastructures du préside et portuaires. Aussi, sont matérialisées d'importantes transformations urbaines, avec l'arrivée de l'expédition de J.J. Machado, et la mise à l'étude des voies de communication entre Lourenço Marques et l'Afrique du Sud.

1- La stabilisation des frontières

Au cours de l'expansion britannique, le gouvernement de Londres cherche à conquérir quelques territoires en Afrique, sous occupation portugaise. Le sud de la baie de Lourenço Marques est inclus dans son agenda. Résoudre ces différends par le biais d'un arbitrage international fait l'objet d'une proposition des portugais et celle-ci recueille l'assentiment des britanniques.

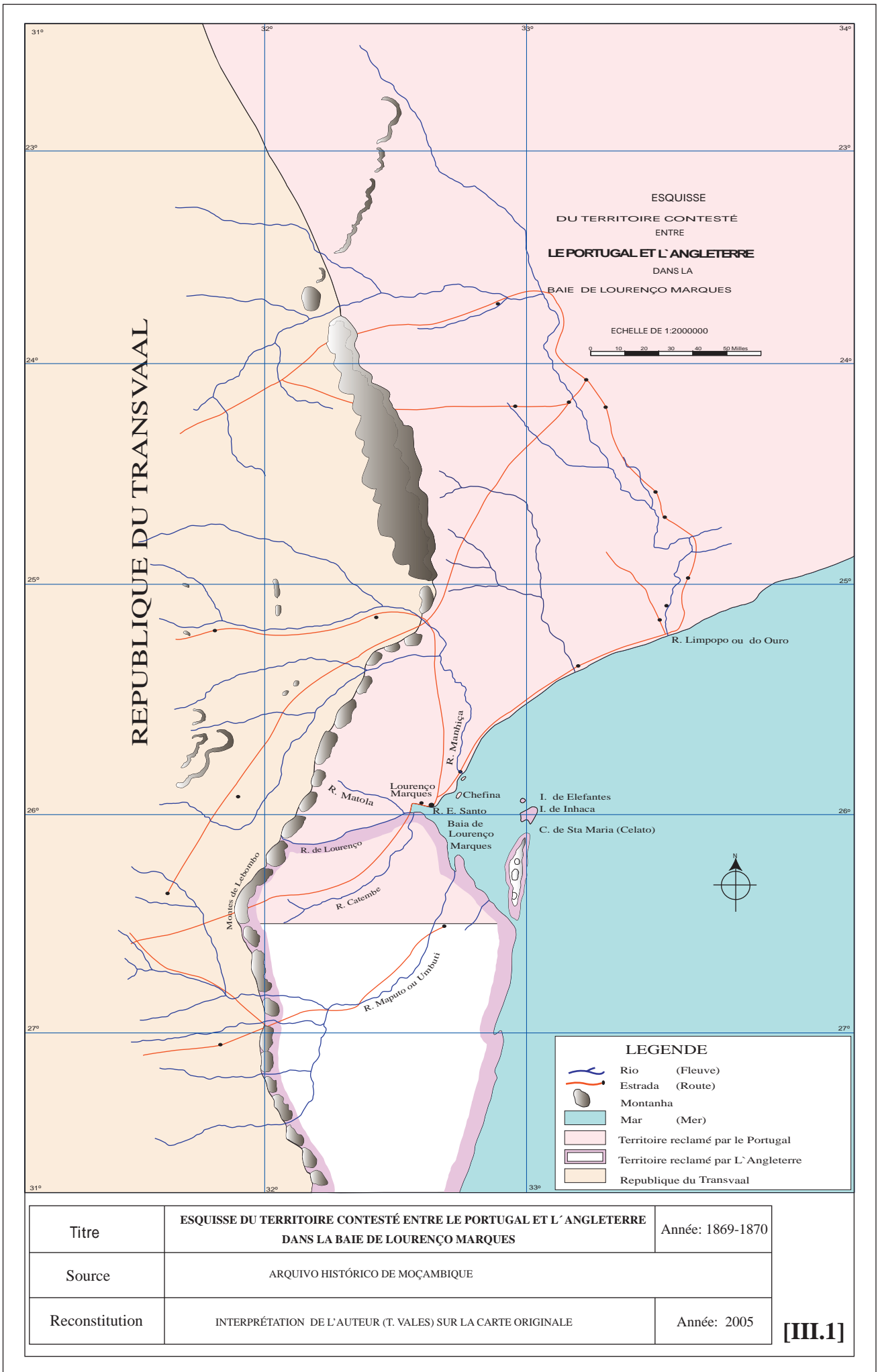
Si ces arbitrages visent la solution de problèmes importants inhérents à la souveraineté portugaise en Afrique, ils ne sont pas en mesure de régler les différends qui découlent de l'absence du bornage des périmètres des territoires africains sous occupation portugaise, surtout au moment où les occupants européens cherchent de plus en plus à étendre leur action sur ce continent. Durant le dernier quart du XIX^e siècle, le Portugal se ressent de cette situation. Selon Andrade Corvo¹, il est nécessaire de définir les limites des possessions portugaises en Afrique. Cela relève d'un accord avec les britanniques. Des négociations sont ainsi engagées et un accord sur le Mozambique dénommé « *Tratado de Lourenço Marques* » (ou traité de Lourenço Marques) est signé le 30 mai 1878, mais l'absence de consensus parmi les membres du parlement fait qu'il n'est jamais ratifié.²

Des accords avec les chefs traditionnels de la baie de Lourenço Marques (Tembe et Maputo) sont recherchés par la marine britannique, toutefois sans succès³. En effet, Keppel, le vice-amiral britannique arrive sur le peuplement de Lourenço en 1860 pour faire savoir aux

¹ Homme politique, Ministre des Affaires Etrangères entre 1871 et 1879, de la Marine et Outremer entre 1872 et 1877.

² MAGALHÃES José C., « *Portugal e a Inglaterra : De D. Fernando ao Mapa Cor-de-rosa* », In « *Janus 1999-2000* ». Voir aussi sur le même site, information complémentaire du même auteur: « *As arbitragens sobre as disputas territoriais luso-británicas em África* ».

³ Le commandant William Owe, au service des britanniques arrive en 1822 sur la baie de Lourenço Marques pour effectuer un levé topographique, mais surtout pour essayer des accords de vassalité à l'Angleterre, avec les chefs traditionnels. Dans ces accords sont inclus les terrains très convoités des Tembe et Maputo ainsi que ceux de la péninsule d'Inhaca et des Ihas dos Elefantes. MESQUITA José Maria, « *Historia de Lourenço Marques. Mac-Mahon e o conflito com os ingleses (1875 a 1900)* », In « *Janus 1999-2000* ».



autorités portugaises que la Grande-Bretagne possède la souveraineté sur le sud de la baie et veut l'occuper. Cependant, cette prétention n'inclut pas le peuplement de Lourenço Marques, ce dernier étant sous occupation portugaise, situation jamais contestée par les britanniques. Les portugais expriment auprès de Londres leur opposition à la prétention britannique. Ainsi, en 1869 un accord est signé entre les portugais et la République du Transvaal, portant sur la reconnaissance de la souveraineté portugaise sur la région convoitée par les britanniques. Cet accord fait l'objet d'une contestation du gouvernement de Londres, et à l'issue de négociations acerbes les deux parties conviennent en 1872 d'une conciliation à travers un arbitrage international. Le président de la République Française, Louis Adolphe Thiers, (juriste et historien distingué) est choisi pour arbitrer le différend. Il aurait dû prononcer la sentence, cependant les événements politiques en France se précipitent et font que Thiers quitte le pouvoir en mai 1873. Ainsi, les mémoires des deux parties en litige sont présentés au maréchal Mac-Mahon le 15 septembre 1873 pour analyse et décision ainsi que les contre-mémoires soumis à cet arbitre le 14 et 15 septembre 1874. S'ajoutent les notes des représentants des deux parties (l'Ambassadeur de l'Angleterre et le ministre portugais à Paris) présentées le 8 février 1875. C'est ainsi que la sentence est prononcée par son successeur, le maréchal Patrice de Mac-Mahon, duc de Magenta, le 24 juillet 1875, en faveur du Portugal.⁴ Cela comprend le droit de possession des territoires suivants : « *Le territoire de Tembe (Catembe), limité au nord par le rio do Espírito Santo ou English River, et par le rio de Lourenço Marques ou Dundas, à l'ouest par les monts Libombo, au sud et à l'est par le rio Maputo, et depuis l'embouchure de ce fleuve jusqu'à celui du rio Espírito Santo à travers la plage de la bahia de Dalagoa ou Lourenço Marques. Le territoire de Maputo, où se trouve la péninsule et l'ilha da Inyack (Unhaca), ainsi que l'ilha dos Elephantes, limitée au nord par les marges de la baie, à l'ouest par le rio Maputo, depuis son embouchure jusqu'au parallèle de 26 degrés et 30 minutes de latitude australe, au sud par ce même parallèle et à l'est par la mer ;* »⁵

Parmi les différentes raisons qui amènent l'arbitre à plaider en faveur des portugais et à trancher en faveur de ces derniers, l'on trouve le fait que la baie de Lourenço Marques ou de Delagoa est découverte au XVI^{ème} siècle par les navigateurs portugais, et que Portugal occupe aux XVII^{ème} et XVIII^{ème} siècles différents points de la côte au nord de la baie et l'île d'Inyack

⁴ MAGALHÃES José C., Ibid. Voir aussi : CASTILHO Augusto de, "O Distrito de Lourenço Marques, no presente e no futuro", Sociedade de Geografia de Lisboa, Segunda Edição, Lisboa 1881, pp. 227-230.

⁵ « *O território de Tembe (Catembe), limitado ao norte pelo rio do Espírito Santo ou English River, e pelo rio de Lourenço Marques ou Dundas, ao oeste pelos montes Libombo, ao sul e a leste pelo rio Maputo, e desde a foz deste rio até a do rio Espírito Santo pela praia da bahia de Dalagoa ou Lourenço Marques ;*

O território de Maputo, em que se acham compreendidas a península e a ilha da Inyack (Unhaca), assim como a ilha dos Elephantes, e que é limitado ao norte pelas margens da bahia, a oeste pelo rio Maputo, desde a sua foz até ao paralelo de 26 graus e 30 minutos de latitude austral, ao sul por este mesmo paralelo e a leste pelo mar; ». CASTILHO A., Ibid, p. 228.

(Unhaca), e la petite Ilha dos Elephantes. S'ajoute le fait que le Portugal a toujours revendiqué la souveraineté de toute la baie et les territoires adjacents, et le droit exclusif d'exercer le commerce, ayant revendiqué également contre l'occupation hollandaise en 1732 et autrichienne en 1781. Les prétentions présentées par le Portugal en 1782 sont acceptées tacitement par l'Autriche. Par ailleurs l'Angleterre ne conteste pas en 1817 le droit du Portugal, lors de la convention passée avec le gouvernement de la couronne le 28 juillet qui vise la répression du commerce de l'esclavage. En effet, l'article 2 de cette convention confirme la totalité de la baie de Lourenço Marques ou de Delagoa, comme faisant partie des possessions de la couronne portugaise. De plus, en 1822 le gouvernement de la couronne britannique envoie le capitaine Owen effectuer une reconnaissance hydrographique de la baie de Delagoa ainsi que des fleuves qu'y débouchent, et lui recommande qu'il s'adresse, à cet effet, au gouvernement portugais sur la baie. Les chefs traditionnels se sont toujours montrés plutôt enclin à reconnaître la souveraineté de la couronne portugaise, que britannique, sur cette baie.

Les *pièces à conviction*, évoquées par le maréchal M.-E. P. M. de Mac-Mahon, freinent les prétentions britanniques sur la baie et permettent alors de faire en sorte que la baie de Lourenço Marques ou de Delagoa demeure possession portugaise⁶ pendant plus d'un siècle, jusqu'au moment où le Mozambique accède à l'indépendance de 1975.

2- La construction de la route de Lydenburg (1871-1874)

La recherche de l'établissement d'une voie de communication faisant le raccordement entre Lourenço Marques et le Transvaal trouve son origine, d'une part dans les conflits entre les boers du Transvaal et les anglais des colonies du sud de l'Afrique, et dans la supposition d'une grande proximité des possessions portugaises, d'autre part. Quelques explorateurs et commerçants du Transvaal, après un premier voyage en 1840, traversent les Libombos à la recherche d'un chemin vers Lourenço Marques, visant à remplacer Port Natal, Port Elisabeth et la colonie du Cap, par le port de Lourenço Marques, comme port d'importation de leurs marchandises. Ils cherchent une sortie indépendante de celle des anglais. Selon A. Castilho⁷, un voyageur dénommé João Albazine est le premier à traverser les monts Libombos et à arriver à Lourenço Marques en mai 1847. Celui-ci fait part au gouverneur du préside de L. M. de l'existence d'un peuplement de boers au Transvaal ainsi que des difficultés d'établir un lien entre les deux peuplements à cause d'une frange infestée par des mouches tsé-tsé. C'est ainsi qu'à l'issue des débats entre eux émerge

⁶ CASTILHO A. de, *Ibid*, pp. 227-230.

⁷ CASTILHO A. de, *Ibid*, p. 154.

l'idée de la construction d'une route raccordant les deux peuplements et permettant le commerce entre les boers et Lourenço Marques. Pourtant, il a fallu vingt ans (1869) pour que le gouverneur de Lourenço Marques puisse comprendre l'importance et les avantages que le commerce entre les deux pays allait amener pour Lourenço Marques, vu le développement déjà atteint par le Transvaal. Une équipe de travail bipartite alors nommée, clôt le débat à la satisfaction des deux partenaires : elle préconise une nouvelle fois la construction d'une route entre les deux peuplements. De plus, pour la première fois est avancée l'idée de la construction d'un chemin de fer.⁸

En 1873, deux ans avant la promulgation de la sentence du général de Mac-Mahon, des nombreux voyageurs se précipitent à travers le chemin encore en construction pour rejoindre, à l'intérieur, les Champs d'Or et le Lydenbourg. C'est la ruée vers l'or. Si la route dite de Lydenbourg est une toute première initiative visant le raccordement Lourenço Marques - Transvaal, elle s'achève à l'insatisfaction des deux partenaires, étant donnée la longue et difficile distance à parcourir, ce qui laisse les voyageurs à mi chemin.

3- Premier projet de construction d'une voie ferrée Lourenço Marques – Pretoria

Le besoin d'une voie ferrée pour assurer le raccordement entre Lourenço Marques et Pretoria est une volonté partagée par les deux gouvernements, et les bureaucraties et les difficultés financières, entre autres, retardent la mise à l'étude du projet.

3.1- Des initiatives variées

Fernando Leal, au service du gouvernement portugais effectue un déplacement à partir de Pretoria en mai 1870 à travers Nazareth, Batsabelo, Hamilton, Derby, le pays des Amzuazis, les monts Libombos, les fleuves Maputo et Catembe, jusqu'à Lourenço Marques, pour appréhender les difficultés inhérentes à l'éventuelle construction d'une voie de communication entre ces deux pays. Ce parcours lui prend trois mois et lui permet, par le biais d'un rapport, de montrer que certains tronçons de voies présentent quelques difficultés inhérentes à des accidents topographiques, des rivières et des zones à tourbières. George Pigot Moodie, un ingénieur au service de république du Transvaal, se voit confier une mission similaire et arrive presque à la même époque, en empruntant un chemin quasiment identique. En effet, l'un est parti vers le sud, vers Klipstapel, Hamilton, New-Scotland, Derby et vale do Maputo, et l'autre est parti vers le

⁸ CASTILHO A. de, *Ibid*, p. 155.

nord, à travers Lydenburg, en passant par les Libombos, le fleuve Incomati et ses affluents. Le parcours effectué par l'ingénieur Moodie montre un trajet beaucoup plus régulier que le premier, permettant ainsi la mise en place d'une route ou chemin de fer avec moins d'obstacles naturels, à travers des plateaux des cordillères, en évitant les versants⁹.

Il semble enfin, que le gouvernement général du Mozambique et celui de la République du Transvaal aient convenus de la construction d'une route, par les gouvernements respectives, avec du côté du Mozambique la construction d'une simple route entre Lourenço Marques et les Libombos. La construction de la route sur un tronçon de 59 km démarre en avril 1871 et s'achève en juin 1874, moyennant un budget s'élevant à 21.800\$648 réis¹⁰. Cette dépense est effectuée à un moment où les ressources financières du gouvernement de la province du Mozambique connaissent une véritable pénurie. Le choix de cet ordre de priorité permet d'appréhender l'importance que le gouvernement accorde à la construction de cette voie. Pourtant, la mise en valeur de l'objectif de cet investissement ne semble pas être concluante. En effet, les travaux ne consistent qu'à faucher l'herbe et couper des arbres sur une emprise de six mètres. Ainsi, à l'issue d'une courte période, les herbes et les arbres ont repoussé. La voie est alors ramenée à un étroit chemin piéton. Il est à remarquer entre-temps que, dès qu'est annoncée la construction de cette voie de raccordement Lourenço Marques - Transvaal, de nombreux commerces s'implantent dans le périmètre du préside. De nombreux voyageurs ont pris le chemin encore inachevé, pour regagner différents points de l'intérieur, dont les Campos de Oiro et Lydenburg (dont l'or est découvert en 1873). Si le commerce de Lourenço Marques connaît une croissance rapide, il en est de même des résultats douaniers. Toutefois, l'on constate, rapidement qu'une simple route faisant le lien entre les deux peuplements ne suffit pas, principalement quand les moyens des transports restent toujours les chars à bœufs. Ces difficultés viennent renforcer auprès du Transvaal l'idée de la construction d'un chemin de fer liant ces deux peuplements¹¹.

En avril 1875, Richard Tomas Hall, ingénieur écossais au service du gouvernement du Transvaal, reçoit du président de la République une commande pour l'élaboration d'une étude en vue de la construction d'une voie de communication, partant de Lourenço Marques ayant un terminus dans un point central, dans un district de New-Scotland, et à partir de celui-ci des ramifications pour relier les différentes zones. En décembre de la même année, Hall présente un

⁹ CASTILHO A., Ibid, pp. 156-157.

¹⁰ Selon A. de CASTILHO, £1.500:000 est égal à 6\$750 contos de réis. Ibid, p. 76. Selon The Delagoa Directory, £1 est égal à 5,000 réis (cinq mille réis) de l'ancienne monnaie (*portuguese old style*) et égal 5\$ (*cinq escudos*) de la nouvelle monnaie (*new currency*). The Delagoa Directory, A year Book of Information regarding the Port and Town of Lourenço Marques, A. W. Balyly & Co., Lourenço Marques; with the Compliments of the Concelho do Porto e C.F.L.M., 1916, p 70.

¹¹ Voir collection des « Boletins Officiais » de la province. Portaria n° 3, de 7 de Janeiro de 1871, do governador José Rodrigues Coelho do Amaral, que nome le lieutenant (*alferes em português*) Fernando C. Leal pour assurer la gestion des travaux de construction de la route de Lourenço Marques jusqu'à la frontière avec la République du Transvaal. CASTILHO A., Ibid, p. 157 – 159.

projet technique et un devis estimatif, faisant l'objet d'un avant-projet, pour permettre d'ouvrir un débat et offrir au gouvernement l'opportunité d'une concertation avec le parlement.¹² Les travaux de construction devaient démarrer en 1877, mais des événements politiques du côté du Transvaal ont mis en cause les plans établis. En effet, la République du Transvaal perd son autonomie en faveur de la couronne britannique. Par ailleurs, si R. T. Hall rencontre de nombreuses difficultés pour persuader ses opposants de la légitimité du choix technique de son projet de construction du chemin de fer, la composante financière (selon les différents scénarii, les valeurs s'élèvent respectivement à 4 237 400 000£ ou 5 317 400 000£, pour une emprise de voie de 2 pieds et 6 pouces, ou 3 pieds et 6 pouces), considérée à son tour exagérée, il ne bénéficie pas non plus d'une appréciation et d'une décision favorable de la part de l'Administrateur du Gouvernement. Il faut attendre avril/juin 1880 pour que la commission parlementaire valide le projet de construction, étant donné l'ensemble des avantages pour le développement du Transvaal : des moyens de transport plus rapides, permettant l'écoulement des minéraux, une défense contre les tribus indigènes, l'utilisation du port de Lourenço Marque plus avantageuse sur le plan financier que celui du Natal et du Cap, enfin l'incitation à l'immigration pour promouvoir le développement agricole du pays.¹³

Du côté des voisins portugais (Lourenço Marques), la construction d'un chemin de fer de Lourenço Marques au Transvaal, est également à l'ordre du jour. En effet, un arrêté de l'Etat portugais (*portaria n° 144*) du 10 août 1878, lance l'étude pour la construction du chemin de fer, ce dernier étant considéré comme l'un des éléments essentiels susceptible de faciliter l'accès à l'arrière-pays, d'accélérer le développement du bourg, de favoriser l'immigration des ressortissants européens, asiatiques, américains et chinois, de mieux exploiter les richesses naturelles, de promouvoir l'instruction des indigènes..., de développer le commerce et l'agriculture par conséquent de contribuer à la croissance de la fortune publique.

En octobre 1878, Joaquim José Machado, ingénieur militaire portugais, prend connaissance de la *portaria n° 144* du Gouvernement du Mozambique¹⁴, désignant la Répartition des Travaux Publics (dont il est le directeur) pour réaliser une étude urgente en vue de la mise en

¹² Si les concertations pour la construction du chemin de fer annoncent un véritable parcours de combattant, le développement du commerce au Transvaal n'est pour autant freiné. Les investissements dans le domaine des mines d'or sont sans cesse grandissants. Des émigrants à la recherche des mines d'or continuent de se précipiter vers le district de Lydenburg. Les problèmes des communications s'avèrent de plus en plus accrus, ainsi les explorateurs des Campos de Oiro cherchent alors à se constituer en entreprise de transport pour surmonter les difficultés, en attendant la construction du chemin de fer. En effet, selon un mémorandum daté du 22 mai 1875, signé Alois Hugo Nellmapius, propriétaire minier, à ce jour le Lydenburg possède une population importante (2 000 blancs et 4 000 indigènes africains ouvriers), une dépense annuelle en alimentation et vêtements s'élève à 8 000 livres. Ainsi celui-ci demande une concession des terrains au gouvernement de la province du Mozambique pour assurer le recrutement et transport de ses ouvriers. Mais, ses concessions accordées et le réseau de stations mises en place, et les transports ouvriers à travers les charrettes se sont soldés par des successifs échecs, à cause de la mouche tsé-tsé... CASTILHO A., Ibid, pp. 159 – 161.

¹³ CASTILHO A., Ibid, pp. 127 – 147.

¹⁴ CASTILHO A., Ibid, p. 181.

place d'un chemin de fer raccordant Lourenço Marques et la frontière du Transvaal.¹⁵ Il reçoit également un exemplaire d'une étude sur le pays effectuée en 1875 par l'ingénieur R. T. Hall, allant du district de New-Scotland (au Transvaal) au port de Lourenço Marques. Ainsi, il définit le point de départ à Lourenço Marques et le point de passage le plus techniquement propice à la frontière qui sépare les deux pays. Il se débat entre-temps avec des difficultés, inhérentes à une méconnaissance du terrain en question. Ainsi, il se réfère à l'étude réalisée par R. T. Hall en 1875, sachant que l'étude à exécuter vise un tracé le plus court, avec de bonnes conditions techniques et à un coût de revient le plus avantageux. Ainsi il s'attache à étudier des différents scénarii possibles de tracé et propose enfin celui qu'il trouve plus économique et adapté à la topographie existante.

L'importation et l'exportation des marchandises à travers le port de Lourenço Marques auraient comme source ou destination le Transvaal. Pour cela, il est important que la construction de la ligne de chemin de fer du côté du Transvaal soit assurée, pour que du côté de Lourenço Marques elle ait des raisons d'être construite. Par ailleurs, tout le matériel et l'équipement à mettre en œuvre vient de l'Europe par voie maritime. Le port de Lourenço Marques est alors un passage obligé, et la rupture de charge se fera ainsi par le biais d'une sorte de *plateforme multimodale* : mer, port, chemin de fer. Cela montre bien *ipso facto* que le Transvaal a tout intérêt à l'achèvement de la ligne de chemin de fer de ses voisins de Lourenço Marques.

3.2- La construction du chemin de fer

Le 11 janvier 1877 l'expédition du major J. J. Machado quitte Lisbonne et arrive à Lourenço Marques le 7 mars de la même année¹⁶ pour une mission de trois ans. Son expédition qui comporte des matériaux et des techniciens, vient accomplir une mission ordonnée par Andrade Corvo, ministre de la Marine et de l'Outre-mer, *créateur* des Expéditions de Travaux Publics

¹⁵ George Pigot Moodie adresse une requête au gouvernement portugais pour avoir la concession de ce chemin de fer, sur le tronçon correspondant à la juridiction portugaise. Un contrat est alors passé entre les deux parties le 20 avril 1876. Le gouvernement portugais lui accorde tout son soutien. En effet, il reçoit du gouvernement une subvention de réis 7000\$000 (ou sept mille réis) par kilomètre de voie construite. Il effectue également une requête auprès du gouvernement transvaalien pour avoir la concession de la ligne du côté du respectif territoire. Cependant le manque des financements amène Moodie à vendre sa concession au gouvernement du Transvaal. M Burgers président de la nouvelle nation sud-africaine part à la recherche de financement et demande R.H. Hall l'élaboration d'une étude d'un tracé, qui s'achève en 1876. (A. de CASTILHO, *Ibid*, pp. 159-160). Avec l'annexion du Transvaal le projet de chemin de fer connaît une phase de léthargie. Le gouvernement portugais doit alors engager des négociations avec l'Angleterre. Il faut attendre 1881 pour que cette dernière reconnaisse l'indépendance du Transvaal et pour que le dossier chemin de fer puisse être relancé. (Voir aussi João Sousa Morais, *Maputo, Património da Estrutura e Forma Urbana, Topologia do Lugar*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, pp. 71 et 72.).

¹⁶ La place adjacente au port de débarquement est ainsi et en raison de cet avènement appelé plus tard *Praça 7 de Março*, pour honorer l'expédition de J. José Machado et son équipe, qui à cette date arrive sur le bourg de Lourenço Marques.

d'Outre-mer. Lourenço Marques connaît une nouvelle phase de son développement avec l'amorce de la mise en place d'infrastructures ainsi que d'importantes transformations urbaines dans tout le territoire du Mozambique. En effet, la réalisation des infrastructures comme le chemin de fer, entre, au XIX^{ème} siècle, dans une logique visant le développement de l'hinterland. Le 21 septembre 1879, J. J. Machado achève sa première étude d'un des tracés pour la construction du chemin de fer reliant Lourenço Marques – Transvaal, étude technique (trajet à emprunter, ouvrages d'arts à prévoir, les gares à construire...) et financière (dépenses par sections, par kilomètre et par chapitres, coût moyen par kilomètre de chaque section et pour l'ensemble de la ligne...) et déclare « *Lourenço Marques, dans un court délais, une fois le chemin de fer pour le Transvaal achevé, va expérimenter un développement rapide.* ».¹⁷ Quelle que soit la façon dont chacune des parties présente les objectifs qui découlent du chemin de fer, il y a semble-t-il, consensus sur un aspect : la mise en place de ce chemin de fer reste depuis toujours un impératif relevant à la fois d'objectifs politique et économique au profit de deux pays. Pourtant, tout au long de ce parcours visant ce même objectif, il suffisait d'un obstacle dans l'un des deux pays pour que le processus connaisse une inversion. Après quelques interruptions, le dossier chemin de fer est finalement relancé. Les différents étapes jusqu'à l'achèvement de la ligne de chemin de fer raccordant les deux territoires feront l'objet d'un développement dans le chapitre suivant.

4- L'expédition des Travaux Publics de J. J. Machado

Préalablement à son départ de Lisbonne pour Lourenço Marques, J. J. Machado, se voit confier une double mission : la réalisation du chemin de fer et d'un ensemble d'infrastructures nécessaires au développement du préside. Il doit mener de front l'ensemble de ces activités.

4.1- De nouveaux bâtiments et équipements publics

Ainsi, la toute première réalisation comprend l'édification de dix-neuf maisons préfabriquées en bois, amenées de Lisbonne. Ces maisons sont initialement destinées à l'usage de caserne militaire. Elles font successivement l'objet de différents usages et finalement abritent un hôpital provisoire (*voir fig. III.2*).

¹⁷ « *Lourenço Marques em curto prazo, uma vez construido o caminho de ferro para o Transvaal, experimentará um rápido desenvolvimento.* ». MERTENS E., « Discurso proferido na cerimónia do lançamento da primeira pedra do monumento ao general Joaquim José Machado a inaugurar em 1977 » In *Boletim Municipal* n° 6, Câmara Municipal de Lourenço Marques, L.M., 1970, p. 10.



Fig III.2: « **Hospital barraca** » : **Hôpital provisoire en bois démontable**. Ce sont des constructions à planchers rehaussés, construites dans le périmètre du préside. C'est une vue de la ville sur la zone de Maxaquene. L'on peut visualiser en deuxième plan l'église en construction. Source : CASTILHO A., "*O Distrito de Loureço Marques, no presente e no futuro*", Sociedade de Geografia de Lisboa, Segunda Edição, Lisboa 1881, 230 p. Voir également LOBATO A. : «*Loureço Marques, Xilunguine* ». Biografia da cidade. Lisboa, Agência do Ultramar, 1970. fig. 173.

En avril 1887, l'équipe édifie une route en pierre de 3 km pour raccorder le bourg de Lourenço Marques localisé sur la partie basse entourée des tourbières, et le bourg de la Ponta Vermelha. Ces travaux ont duré longtemps, à cause du manque de pierres et du caractère rudimentaire du matériel de compactage.



Fig : III.3: « *Estrada da Ponta Vermelha* » (La route vers la Ponta Vermelha). Source: A. Longle, op. cité, 1887.

Une digue est également aménagée sur 1 200 m pour empêcher l'entrée des eaux salées des marées. Un grand caniveau à ciel ouvert est aménagé pour l'écoulement des eaux des marécages qui apportent des préjudices tout autour du bourg. Une muraille en pierre est aménagée pour les sections de la digue les plus exposées. Le garage des Travaux Publics et un bâtiment destiné à l'hôpital sont mis en chantier, ce dernier d'ailleurs loin du marécage.

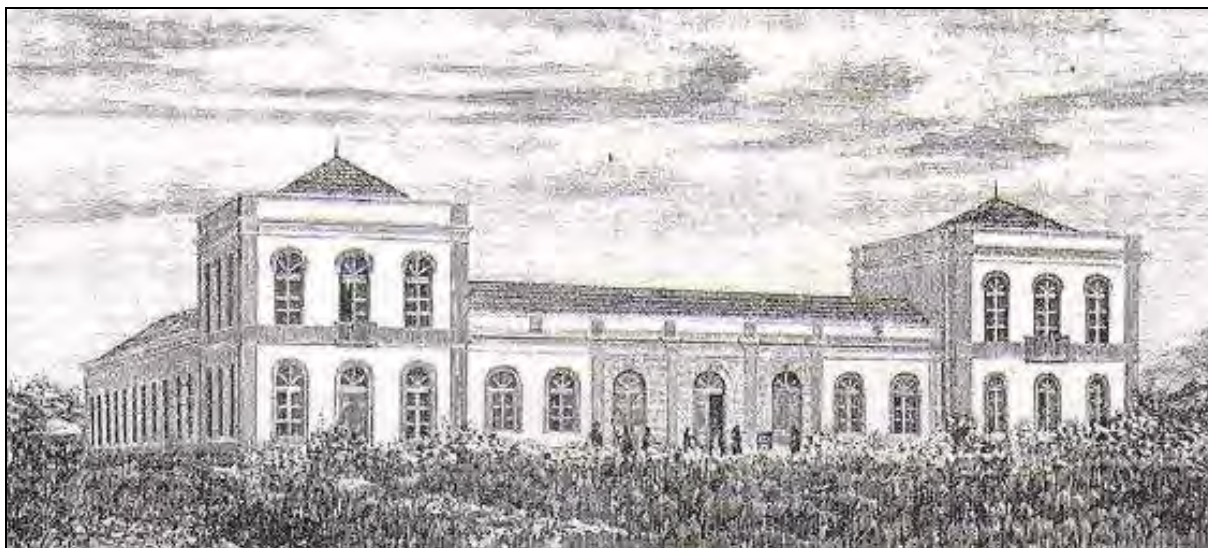


Fig. III.4: L'ancien hôpital en construction (c. 1881). Source: O Occidente, n° 85, p.100.

Les maisons de la forteresse sont également réparées. Machado considère qu'à l'issue de l'achèvement du chemin de fer, Lourenço Marques connaîtra un développement rapide. Il ajoute : « Dans ces conditions seront indispensables des docks, quais, ponts, phares, douanes, fortifications, adduction d'eau. Tout cet essor prévu va justifier au préalable la construction de l'église. ».¹⁸ Une caserne est construite en urgence sur la zone Alto-Maé, sous la forme d'une grande et énorme tente (barracão). A la demande, l'équipe avait déjà réparé le mur de défense et les remparts du peuplement dans les années 1878 et 1879.

¹⁸ « Nestas condições serão indispensáveis docas, cais, pontes, faróis, alfândegas, fortificações, abastecimento de água. Todo este surto previsto virá justificar a construção da igreja, em começo. » MERTENS E., *Ibid.*, p. 10.



Fig. III.5: L'ancienne église en construction (c. 1881). Source: A.H.M.

D'autres travaux effectués concernent des fortifications (entrepôt à poudre avec une clôture, et des réparations de la Praça de Nossa Senhora da Conceição), phares (entretien et réparations), des études (levés topographiques du bourg, du marécage et des terrains à proximité), le traitement d'égout du marécage, la construction d'un hôpital (dans la banlieue Matola), la construction d'une église, la construction de maisons pour la Répartition des travaux publics, la réparation et l'entretien de bâtiments publics (douane, résidence du gouverneur).¹⁹

A l'issue de trois ans, le bilan des travaux achevés indique une délocalisation des huttes en paille vers l'extérieur du rempart, l'assèchement du marécage, la construction d'un caniveau en pierre et sable pour refouler les eaux des marées. Ainsi, l'on a pris sur la mer une surface de 555 000 m². Ces terrains, après avoir subi une période de *dessalement* naturelle par l'effet des pluies, servent alors comme jardins potagers. Des eucalyptus sont plantés, ce qui a sûrement contribué à la *déshydratation* de ces zones.²⁰

¹⁹ Pour l'ensemble de ces travaux publics, les dépenses s'élèvent à 51:035\$023 réis, concernant les années de 1877 et 1878. Boletim Oficial, N° 7 de 17 de Fevereiro de 1879, p. 47. Voir aussi MORAIS J., *Ibid.*, p. 74.

²⁰ CASTILHO A., *O Distrito de Lourenço Marques, no presente e no futuro*, Sociedade de Geografia de Lisboa, Segunda Edição, Lisboa 1881, pp. 25 - 26. Voir également "O Occidente », n.° 64, 15 de Agosto de 1880, p. 135.



Fig. III.6: Terrain récupéré sur la mer. Source : A.H.M.



Fig. III.7: Terrain récupéré sur la mer. Source : A.H.M.



Fig. III.8: Terrain récupéré sur la mer. Remblais de Maxaquene. Source : PGULM, Vol. II.

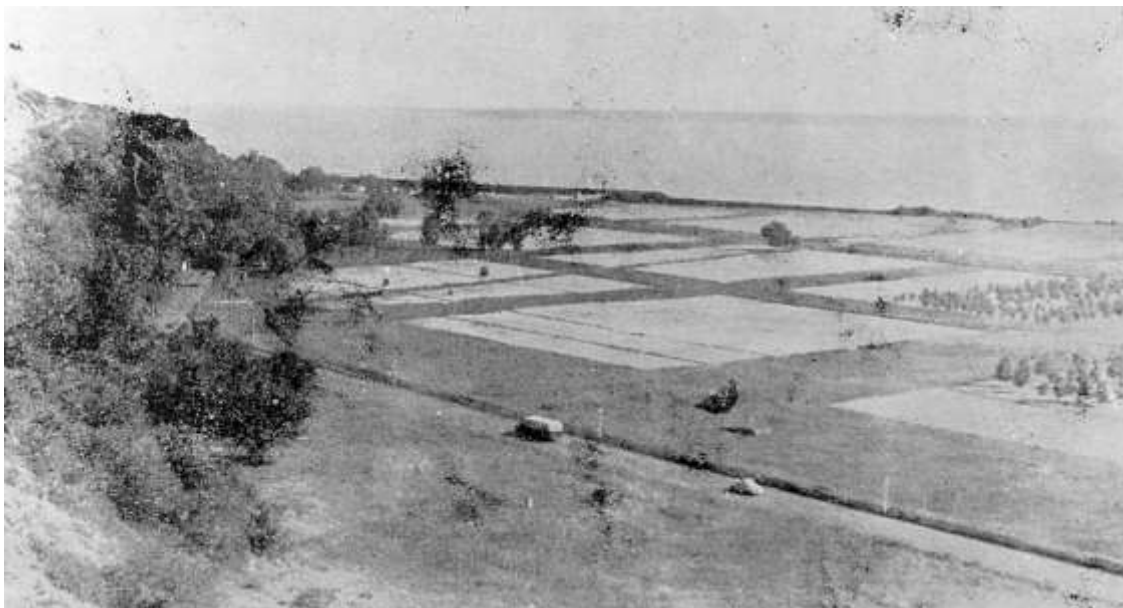


Fig. III.9: Terrain récupéré sur la mer. Remblais de Maxaquene. Plantations d'eucalyptus.
Source : PGULM, Vol. II.

4.2- L'équipement du port



Fig. : III.10: Lourenço Marques, Vue du côté de la mer. Source : CASTILHO A., "*O Distrito de Lourenço Marques, no presente e no futuro*", Sociedade de Geografia de Lisboa, Segunda Edição, Lisboa 1881, 230 p.

Le port de Lourenço Marques est depuis toujours considéré comme bénéficiant d'excellentes conditions naturelles à même de pourvoir de bons mouillages pour les différents

navires, mais au-delà des conditions naturelles offertes a priori par le site du port, il appartient à l'Homme de le mettre en valeur, le rendre utilisable, le viabiliser..., comme le dit A. Castilho : « ...*Il serait facile de régulariser la plage avec un mur marginal, d'où sortiraient des ponts pour que les navires mouillent en toute commodité. La nature en sa générosité a réuni dans ce port toutes les qualités remarquables que l'on peut en trouver dans un port de premier ordre, mais il faut que l'homme le complète et s'approprie convenablement ces conditions, pour qu'il devienne pratiquement utilisable* ». ²¹ Si le port de Lourenço Marques offre beaucoup de facilités à la navigation, il se trouve en revanche dans un état primitif : A. Castilho ajoute : « *Il n'est pas décent que le meilleur port de toute l'Afrique est-méridionale, soit, par le seul fait d'être portugais, dans un état quasi primitif comme il a été livré par la nature* ». ²² Divers ressortissants étrangers résidents qui y habitent ainsi que ceux qui visitent Lourenço Marques dressent souvent des reproches acerbes envers l'autorité portugaise vu l'état déplorable du port.

En 1874²³, lors de la signature du contrat pour la construction du chemin de fer, l'édification d'un brise-lames, de trente-cinq mètres de long et trois mètres de haut, localisé devant le bâtiment de la douane vient d'être achevé. Il s'agit des seules infrastructures existantes. Il n'existe pas d'embarcadère, aussi les marchandises sont-elles chargées et déchargées manuellement à l'unité, par le biais des barges qui peuvent emprunter les petites profondeurs des eaux. Mais cela engendre des retards et l'impossibilité de charger de l'équipement lourd.²⁴ Un rapport réalisé par le directeur des Travaux Publics datant de 1878-9 réitère le fort besoin de la construction d'un quai, brise-lames et docks. Son rapport de 1882 met l'accent sur l'amélioration du port, la construction d'une balise sur les versants de Catembe, en complément de celle de l'Ilha de Xefina érigée en 1879, pour orienter les bateaux qui cherchent le port de Lourenço Marques. Une étude réalisée par une commission suggère la mise en place d'un phare sur l'Ilha de Inhaca, l'Ilha de Xefina et sur le baixo Assíria. En 1883, sur ordre du ministre d'outre-mer, est élaboré un projet pour la construction d'une douane, un quai en maçonnerie, bois et fer, ayant une emprise de six mètres, et cent vingt et un mètres de long. Des embarras pécuniaires laissent entre-temps les travaux du quai à mi chemin. Le 15 février 1886, le Conseil technique des travaux publics adopte

²¹ « ...*seria fácil regularizar a praia com um muro marginal, donde saíssem pontes para os navios atracarem com toda a commodidade. A natureza reuniu generosa n'este porto todas as assignaladas qualidades que se devem encontrar n'um porto de primeira ordem, mas é necessario que o homem complete e aproprie convenientemente essas condições, e as torne praticamente utilisaveis* ». CASTILHO A., *Ibid.*, p. 21.

²² « ...*não é decente que o melhor porto de toda a África oriente-meridional, esteja, pelo facto de ser portuguez, no estado quasi primitivo em que nol-o entregou a natureza* ». (CASTILHO A., *Ibid.*, p. 23)

²³ Cette date nous est présentée par A. P. de LIMA (*História dos Caminhos de Ferro de Moçambique*, Lourenço Marques, Edição da Administração dos Portos, Caminhos-de-Ferro e Transportes de Moçambique, 1971, p. 9), mais selon CASTILHO A. ("*O Distrito de Loureço Marques, no presente e no futuro*", Sociedade de Geografia de Lisboa, Segunda Edição, Lisboa 1881, p. 159), la date de la signature du contrat est 1876.

²⁴ Extrait d'une lettre de Saint Vincent Erskine adressée à Theophilus Shepstone, en Inhambane, daté du 12 juillet 1871, portant sur la description de sa visite à Lourenço Marques. *Livro Branco Inglês sobre a questão de Manica*. Biblioteca Pública de Bulawayo, cité par A. P. de LIMA, *Op. cit.*, p. 9.

un budget pour la construction d'une rampe visant à faciliter le service des charges et décharges des marchandises. Une seule section voit le jour, par le fait que les travaux de la construction du chemin de fer prévoient un grand terrassement pour la construction de la gare ferroviaire, bénéficiant également au port. Ainsi est commandée une grue, qui est mise en place à l'extrémité du quai.²⁵

5- La morphogenèse du village comptoir de Lourenço Marques.

Par le biais d'une étude renouvelée de l'histoire de la formation de la Ville de Lourenço Marques, nous cherchons à reconstituer la genèse de l'aménagement spatial de celle-ci en partant des origines des toutes premières occupations du noyau générateur de la ville, jusqu'à nos jours, par l'intermédiaire d'une théorie historico structurale des formes urbaines, l'approfondissement de la dimension morphodynamique ainsi que sémiotique²⁶. Nous nous attacherons également à faire ressortir la complexité des processus d'appropriation territoriale qui sont à l'origine des formes de Lourenço Marques.



Fig. III.11:

Lourenço Marques : La *Linha de Defesa*, et les *Portas da Cidade*. La *Linha de Defesa* (ou Ligne de Défense), et les *Portas da Cidade* (ou les Portes de la Ville), tout au fond de l'Avenida Central, (plus tard Av. Manuel de Arriaga, actuellement Av. Karl Marx). Derrière la *Porta da Linha* l'on voit un mât et un hunier (gávea). Source : Augusto de Castilho, O Distrito de Lourenço Marques no presente e no futuro, 1881.

²⁵ LIMA A. de, Op., *Ibid.*, pp. 9 - 11.

²⁶ La théorie de la forme urbaine suggère l'identification de l'objet géographique et structurel, ce qui nous amène à mieux préciser le statut de la relation à établir entre les dimensions morphologique et sémiotique impliquées dans la création de l'établissement humain. Selon Claude Lévi Strauss (1936, 1955, 1958), cité par G. Desmarais, l'organisation de l'espace est passible de nous apporter des éléments symboliques qui orientent les structures anthropologiques de l'imaginaire. L'on entend qu'une lecture est à effectuer sur la morphologie de l'espace, à partir de laquelle il faut identifier la nature des rapports existant entre les occupants, en considérant que la configuration morphologique (comme la disposition des habitations, par exemple) est tributaire du niveau des rapports e/ou de l'articulation entre les occupants. C'est cette lecture que nous appelons sémiotique. La théorie de la forme urbaine comporte deux prémices épistémologiques qui considèrent qu'au niveau d'un établissement humain, l'organisation spatiale dépend d'une structure morphologique abstraite, et cette dernière suit un processus occasionné par une dynamique endogène sémiotique. DESMARAIS G., : *La morphogenèse de Paris: Des origines à la Révolution*, Paris, L'Harmattan, 1995, pp. 42 – 95.

5.1- Les éléments générateurs du plan

La compréhension d'une ville relève de l'analyse de ses plans, et par conséquent, de l'analyse des éléments générateurs du plan. Comme le souligne P. Lavedan, l'étude du plan d'une ville nous permet d'identifier les principes générateurs (du plan et des formes urbaines). Il existent des *villes spontanées* (des villages qui deviennent des villes) et des villes créées consciemment par l'être humain. Le plan qui découle de cette ville possède des traces de sa création ou de sa croissance. En effet, le tracé n'est pas dû au hasard, car « *il y a eu obéissance à des règles, soit inconsciemment dans le premier cas, soit consciemment et ouvertement dans le second. Il existe toujours un élément générateur du plan* »²⁷.

La première esquisse de plan date du 8 Octobre 1851 (voir carte ci-après). Il présente une toute première tentative d'appropriation spatiale à travers une structuration et une organisation du site. Ce plan (signé Lieutenant António Pedro Baptista Gonçalves, à l'époque commandant du préside) comporte un levé topographique et fait l'état du lieu, incluant l'indication de l'emplacement des divers équipements, comme les canons, la maison du gouverneur, la factorerie, le cimetière, la chapelle, la douane, l'entrepôt, la prison, le bataillon de soldats,... Une série de six lignes pointillées parallèles à la mer (ou l'Estuaire) représentent sur ce plan le lieu de peuplement.

Tout au long des phases successives qui ont imprimé l'actuel visage du comptoir, il est à remarquer la persistance des éléments structurants ou générateurs de ce premier noyau. Initialement, les premiers contacts des navigateurs avec les indigènes, dont le *théâtre* est la baie, permettent d'identifier deux premiers axes perpendiculaires: l'un d'entre eux est parallèle à l'estuaire permettant la circulation tout au long de la plage, préfigurant un chemin des marchands, et l'autre perpendiculaire à celui-ci permet le raccordement avec le continent, chemin emprunté pour apporter les marchandises de l'intérieur. Ce deuxième axe, en tant qu'élément générateur voit sa fonction se renforcer, par l'ouverture de la route dénommée de Lydenbourg, une voie qui, pendant longtemps, joue un rôle de parcours externe à la ville. Mais, le point de départ générateur du noyau reste le croisement des ces deux premiers axes.

Puis, deux nouveaux éléments générateurs s'ajoutent aux premiers : une forteresse et une place. Cette forteresse induit plus tard l'émergence d'une dynamique autour d'elle, et structure des occupations qui s'établissent, à savoir la place. Cette dernière, *centre non géométrique*, génératrice de la ville, est appelée *Picota* et *Pelourinho*²⁸, et joue pendant plusieurs siècles un rôle de point de passage quasiment obligatoire pour rejoindre la mer à partir du continent et pour

²⁷ LAVEDAN P., *Géographie de villes*, Paris : Gallimard, 1959, pp. 91 - 92.

²⁸ *Picota* est un pieu (*pau*) ou *Pilourinho* (*pilori*) ou encore colonne érigée en bois enfoncée en terre, souvent dans un endroit public, pour la condamnation et le châtimement ou exécution des criminels. Ceux-ci étaient attachés au pieu et exécutés. Ainsi vu la coutume de l'époque, c'est un endroit de rencontre, publique, en fait une *place publique*. Dicionário Dicipédia 2003.

regagner les zones de l'intérieur à partir de la mer. S'y ajoute un rôle de lieu d'échange, de place d'armes...

Un nouvel élément générateur est le port, qui trouve son origine comme lieu de rupture de charge entre les bateaux de mer et de rivière, interface entre terre et mer, enfin une espèce de *plateforme multimodale* à l'ancienne. Le port (*portus*), doit être comme une place permanente (*piazza permanente*), et dissocié d'un marché ou d'une foire, ceux-ci étant temporaires. En effet, selon le souligne D. Calabi : « *C'est un centre de transit ininterrompu (y vont s'approvisionner continûment des gents du voisinage et de loin) ; est une agglomération des marchands qui non seulement ont élu lieu de résidence, mais ont mis en place les propres fondations.* »²⁹

Enfin, trois axes parallèles à l'estuaire structurent le plan du comptoir et génèrent les liaisons entre la place centrale et l'extrémité du comptoir.

Le lieu, en dehors du préside, proposé comme cimetière (*extra urbem*) souligne une séparation entre les domaines centraux attribués aux vivants et les périphériques réservés aux morts. Ce clivage nous conduit à une comparaison avec l'époque de la prise de pouvoir des monarques capétiens du Bas Moyen-Âge, à la fin du siècle des Lumières, la fermeture du cimetière des Innocents et des Halles centrales en 1785³⁰. Il nous ramène également à l'époque gallo-romaine où le clivage entre les espaces occupés par les vifs et les morts porte sur un système axiologique élémentaire mettant sur des côtés opposés les valeurs intéroceptives euphoriques et dysphoriques : une axiologie qui porte sur une profonde représentation de la fin de chaque être humain. Cela amène à un rejet et par conséquent l'éloignement des non vifs vers des emplacements *extra urbem*. Comme le souligne Philippe Ariès³¹ : « *les Anciens redoutaient le voisinage des morts, et les tenaient à l'écart (...). Les morts enterrés ou incinérés étaient impurs : trop proches, ils risquaient de souiller les vivants...* »

C'est pour cette raison qu'à l'époque les cimetières furent placés hors de la ville.³²

L'ensemble des six lignes droites (dans le sens Ouest Est) débouche sur deux lignes droites pointillées perpendiculaires (dans le sens Nord Sud), qui bien qu'elles ne soient pas identifiées à travers une légende semblent être attribuées au champ de tir, qui plus tard devint une place (la *praça d'armas*). L'on voit apparemment une différence claire entre les voies parallèles à l'estuaire représentées sur cette carte et les mêmes voies représentées sur la carte de 1876. Si l'on considère que le premier plan a été matérialisé sur le terrain, les différences sur l'alignement des

²⁹ « *È un centro di transito ininterrotto (vanno ad approvvigionarvisi di continuo genti vicine e lontane) ; è un agglomerato di mercanti che non solo lo hanno eletto come luogo de residenza, mas vi hanno collocato i propri fondaci* » CALABI D., *Il mercato e la città : Piazze, strade, architetture d'Europa in età moderna*. Venezia, Marsilio Editori, 1993, p. 30.

³⁰ DESMARAIS G., *La morphogénèse de Paris: Des origines à la Révolution*, Paris, l'Harmattan, 1995, p. 223.

³¹ DESMARAIS G., Op. cité. p. 135 et 136.

³² ARIES P.: 1977, pp. 37 et 38, cité par DESMARAIS G., Op. cité. p 135 et 136.

³³ DESMARAIS G. Op. cité. p 135 et 136.

voies, c'est-à-dire, l'apparence de leur irrégularité avec celles du plan suivant, découlent d'un éventuel envahissement par des sables, conséquence de l'action éolienne... Par ailleurs un observateur attentif va être surpris : en effet si l'on superpose le plan désigné en esquisse de 1851 sur la carte de 1876, l'on constate que lesdites six lignes parallèles à l'estuaire (du premier plan) constituent exactement le tracé et l'emprise de trois voies génératrices du *vacuum primitif* répertoriées sur le deuxième plan. Il en est de même pour ce qui est des remparts, des bastilles. Le plan Gonçalves exprime une *paternité* sur le plan de 1876. Pendant longtemps et jusqu'à présent beaucoup de chercheurs, non sans naïveté, se sont posés une question jusque-là sans réponse : à qui attribuer l'originalité du plan de 1876, considéré jusqu'à présent comme le tout premier plan connu de ce *vacuum primitif* sur cette baie ? En effet, et comme le souligne B. Secchi : « *considérer que le projet de la ville est l'œuvre d'un auteur implicite, de sujets collectifs mal identifiés ou encore de la culture d'une époque, sans entrer dans les mécanismes de sa production et de sa réalisation ; c'est pour le moins aussi une fuite sur le plan historiographique.* »³³

Nous pouvons échauffer à ce propos trois hypothèses : - les deux plans émanent du même auteur (Lieutenant Gonçalves), à savoir le premier de 1851 que j'appelle ici le plan Gonçalves et le deuxième, celui de 1876, que j'appellerai dorénavant, simplement le plan de 1876, - la deuxième hypothèse est celle de deux auteurs, c'est-à-dire, un auteur pour chacun des deux plans, ce qui veut dire que l'auteur du plan de 1876 a eu accès au plan Gonçalves de 1851 et par conséquent a dû s'inspirer de ce plan, ou l'a complètement repris, - le plan de 1876 peut avoir été réalisé plutôt en 1875 par Richard Thomas Hall qui, en tant que chargé de l'étude du chemin de fer Lourenço Marques – Pretoria, parcourt plusieurs fois ce trajet et aide également à identifier le point de départ du chemin de fer, à Lourenço Marques. Cela montre que l'hypothèse selon laquelle ce serait lui l'auteur du plan, n'est pas écartée. L'on peut même affirmer que la troisième hypothèse nous paraît la plus plausible.³⁴

L'emplacement de la forteresse à son tour, n'est pas modifié dans les plans postérieurs. L'évolution qui fera l'objet des phases et des cartes suivantes, témoigne d'une inspiration ou d'une appropriation du concept matérialisé sur le plan Gonçalves de 1851. Celui-ci définit l'ordre urbain et amorce le point de départ qui permet à ses successeurs de relancer le développement de la ville. En effet, comme le souligne Valéry, cité par B. Secchi : « *L'urbaniste ne fait jamais une*

³³ SECCHI B., *Première leçon d'urbanisme*, Marseille : Editions Parenthèses, 2006, p. 41.

³⁴ Selon F. SEIXAS, « *O engenheiro Richard T. Hall [...] Faz ainda o primeiro levantamento topográfico da vila, datado de 1876, e que é ainda hoje um dos mais preciosos documentos que se conhecem da fisionomia de Lourenço Marques desse tempo e submete à aprovação superior das autoridades portuguesas um plano de saneamento da vila* » : « *L'ingénieur Richard T. Hall [...] Fait en plus le premier levé topographique du bourg/village, daté de 1876, et que est encore aujourd'hui un des plus précieux documents connus de la physionomie de Lourenço Marques de l'époque et le soumis à l'approbation supérieure des autorités portugaises un plan d'assainissement du bourg/village.* » SEIXAS F., « *Conferência proferida no Salão do Clube Ferroviário de Lourenço Marques sobre o significado das comemorações e sobre as actividades dos Caminhos de Ferro de Moçambique* », in Boletim Municipal n° 6, L.M., 1970, p. 15.

œuvre accomplie ; elle est tout simplement abandonnée, laissée dans la plupart des cas à d'autres acteurs qui la modifient et la reconstruisent en donnant leur propre interprétation. »³⁵.

Un regard à *vol d'oiseau* sur ce premier *vacuum primitif* (ou noyau primitif) nous permet d'appréhender sa situation d'insularité : tourné vers le sud, l'on trouve un tout premier élément générateur de ce morceau de sable qui forme une espèce d'Île, un chemin *en forme de decumanus* qui longe l'Estuaire du Saint Esprit (dans le sens Est Ouest), et perpendiculaire à celui-ci (dans le sens Nord Sud) un cheminement piéton *en forme de cardo* jouant un rôle de raccordement du noyau à l'intérieur du continent. Tourné vers le nord, le noyau est séparé du reste du continent par une frange de sable marécageuse et inondable, qui le place en position insulaire, cette route étant le principal élément qui permet de relier la Cité (noyau) à la terre ferme, en se glissant à travers les versants. Cette voie, comme nous allons l'observer plus loin, joue pendant longtemps un rôle de parcours externe au préside, jusqu'au moment où elle est englobée dans la ville. D'autres chemins parallèles au *cardo* sont, croyons-nous, établis naturellement (par les traits des lignes d'eau, ou par des traits laissés par les déplacements humains effectués à partir de la terre ferme pour gagner la plage) et plus tard encadrés dans le plan de 1876 ou alors ceux-ci sont précédemment définis sur la carte, pour permettre une matérialisation sur le terrain du site. De toute façon, les tracés sur le plan de 1876 nous laissent entendre une tentative de recadrer des voies irrégulières déjà existantes empruntées précédemment. Il nous a manqué de documents pour nous permettre de dévoiler les étapes graphiques des phases d'évolution qui sont à cheval entre le premier plan Gonçalves de 1851 et celui de 1876, au-delà du plan qui porte sur la ligne de défense avec ses remparts, construits entre avril et octobre 1867.

5.2. Raison, disposition et orientation du noyau primitif

La carte de 1876 rend compte d'un type de plan commandé par le site et d'une ville bâtie sur un promontoire trapézoïdal. En effet, quelles que soient ses phases précédentes, le plan à ce stade témoigne tout à la fois d'un modèle à déployer, et d'un effort d'adaptation aux circonstances. Sachant depuis le départ, que la raison du groupement reste claire : cadre géographique et site stratégique, préoccupations défensives, à l'abri des vents, la *disposition du groupement* n'est pas à même de conduire à une réponse linéaire. En effet, et selon P. Lavedan³⁶, il existe un clivage entre un *village inorganique* et un *groupement organisé* :

- le premier regroupe des habitations qui apparemment poussent au hasard et se disposent de façon à s'adapter au terrain, en suivant le bord des collines ou des

³⁵ SECCHI B., *Première leçon d'urbanisme*, Marseille : Editions Parenthèses, 2006, p. 41.

³⁶ LAVEDAN P., *Histoire de l'urbanisme : Antiquité – Moyen âge*, Paris : Henri Laurens, 1926, p. 229.

courbes de niveaux ;

- le deuxième suit trois phases de croissance : *des alignements, des alignements parallèles les uns aux autres, des alignements parallèles et perpendiculaires entre eux*. Le plan appelé échiquier ou quadrillage, dont beaucoup de villes actuellement sont issues, permet de recadrer *les alignements parallèles et perpendiculaires entre eux*.

Un autre aspect à observer est celui de *l'orientation du groupement* : qui peut être liée à une direction dominante (observée souvent par la présence de files d'habitations alignées de façon régulière) ou alors une relation entre cette direction et la position d'un astre.

- *Noyau à orientation circulaire* : Dans une orientation circulaire, les maisons (ou huttes) sont disposées en cercle tout autour d'un parc à bétail placé au centre³⁷. Citons des exemples : le Kraal des Hottentots ; ou des aménagements circulaires avec des huttes, autour de celle du chef de la tribu, comme il en existe jusqu'à présent au milieu rural, au Mozambique.
- *Orientation de l'habitation* : dans certains cas, l'orientation dominante se trouve au niveau du plan de l'habitation plutôt que du groupement. C'est-à-dire que dans un tel cas, l'élément vise non pas le fait collectif mais l'élément individuel. L'on peut admettre la possibilité d'une orientation par les angles, et le même procédé peut être appliqué à l'ensemble du groupement comprenant une série d'habitations au format rectangulaire,³⁸ disposées en parallèle,...
- *Orientation sur les points cardinaux réels* : Par ailleurs, l'on peut distinguer une orientation à partir des points cardinaux réels, la seule qui apporte une certitude, appelée orientation sur le Sud par le fait que celui-ci a une définition invariable, contrairement à tous les autres points cardinaux, qui sont variables. A midi, il se place derrière l'observateur et l'axe Est Ouest est perpendiculaire à l'axe Sud Nord, ainsi l'on a l'indication de l'Orient moyen, tandis que le vrai varie d'un jour à l'autre pour chacun des lieux car, il dépend du point où le soleil naît chaque matin.
- *L'Orient sur l'Orient vrai* : l'on fait appel à la notion d'Orient vrai lorsque la direction d'un édifice ou lieu n'est pas celle de l'Orient moyen. La voie ou le bâtiment s'orientent là où le soleil naît lors de la création de la ville, en considérant que ce-dit jour est proche des solstices et éloigné des équinoxes, l'Orient vrai sera alors proche

³⁷ La hutte du chef est aménagée à l'Est du parc à bétail, ce qui permet l'identification de la saison au cours de laquelle le campement est fondé, si orienté sur le soleil. LAVEDAN P., *Op. cité*, p. 32.

³⁸ Quand les maisons sont rondes l'identification de la direction dominante s'avère plus facile. Les maisons rondes de Dartmoor en Angleterre par exemple ont les portes orientées vers le Sud ou Sud-Ouest. Pour les maisons au format en ovale est pris en considération le diamètre le plus large. P. Lavedan, *Op. cité*, p. 33.

du Nord ou Sud, s'éloignant ainsi de l'Orient moyen.³⁹

Nous constatons plus tard sur certaines images prises au début du siècle, de fréquentes inondations, sur l'Avenida da República d'alors (actuelle Avenida 25 de Setembro) jadis mur de fortification tourné vers le marécage sur le vacuum primitif, quand les averses coïncident avec les marées vives de l'équinoxe.⁴⁰



Fig. III.12: **Des inondations sur la Travessa da Fonte.** Les inondations sur la Travessa da Fonte – qui raccorde la Praça 7 de Março à l'Av. D. Carlos (Av. da República, actuelle Av. 25 de Setembro). Source : CASTILHO A. de: L. M.1881.



Fig. III.13: **Avenida D. Carlos (Av. 25 de Setembro).** Av. D. Carlos (Av. 25 de Setembro) dans un jour de crues. A droite l'on note le bâtiment dénommé Prédio Pott, mais le Scala n'existe pas encore. Source : Augusto de Castilho : L. M.1881.

³⁹ LAVEDAN P., *Op. cité*, pp 29 à 33.

⁴⁰LOBATO A., *Lourenço Marques, Xilunguine. Biografia da cidade*, Lisboa, Agência do Ultramar, 1970. fig. 197.



Fig. III.14: **Av. D. Carlos dans un jour d'inondations.** Source : Augusto de Castilho : L. M.1881.

Or ce parcours des probabilités ou d'analyse des différentes formes de l'orientation d'une ville ainsi que de ses rues et habitations, vise principalement à comprendre et avoir une interprétation et un éclaircissement sur le choix de l'orientation du tout premier noyau primitif générateur des successives *urbs lapidum* de Lourenço Marques. Les voies longitudinales sont parallèles à l'estuaire, les autres perpendiculaires à celui-ci, devant assurer à partir de la mer, une ambiance aérée des voies, bénéficier d'une brise rafraîchissante des vents, en évitant un *souffle embrasé* découlant de la chaleur issue d'un soleil du midi et d'après-midi, assurer un écoulement des eaux des pluies vers la mer, pendant les marées vives de l'équinoxe,...

Revenons une dernière fois sur les orientations pour achever le raisonnement. L'orientation peut être faite par rapport aux étoiles ou aux planètes, bien que cette alternative soit véritablement difficile vu le nombre des étoiles existantes, et par ailleurs la difficulté d'en trouver une à même de nous diriger toujours sur la direction requise. En l'absence d'une orientation sur les côtés, les angles peuvent être la solution à travers un bâtiment ou une voie. Par ailleurs, l'examen d'un plan ne permet pas de définir ce qui a conduit au choix de l'orientation de la construction de la ville. Helbig s'interroge par exemple, sur l'influence de la religion (notamment les croyances liées au soleil)⁴¹ dans le choix de l'orientation, comme solution proche de celle des points cardinaux. Il y a une répartition entre l'ombre et le soleil au cours des différents moments de la journée, où chaque endroit partage des alternances entre soleil et l'ombre.⁴² Les systèmes d'orientation à partir des points cardinaux ne doivent pas être une règle à généraliser pour toutes les villes ou tous les pays, car il y a des pays où une orientation comme celle-ci conduirait à une

⁴¹ Selon P. Lavedan (1926 : 34 et 35), en Egypte et en Grèce par exemple une rue orienté Nord-Sud est très chaude à midi, pourtant les habitants développèrent une mythologie qui porte sur la valorisation des bienfaits du soleil, plutôt que les inconvénients des effets de celui-ci.

⁴² Die Italiker in der Po Ebene, 61. Cité par P. Lavedan, *Op. cité*, p 34.

absence de protection contre la chaleur, et en conséquence amènerait à des situations ne présentant que des inconvénients.⁴³ En effet, selon les récits de quelques habitants aux alentours de la deuxième moitié du 19^{ème} siècle, le bourg de Lourenço Marques était chaud (d'où la construction des terrasses dans les enceintes des maisons pour que les habitants puissent bénéficier d'air rafraîchissant à l'heure du midi et l'après-midi) et fort poussiéreux. A travers l'analyse de l'ensemble de ces hypothèses, nous pensons avoir mis au jour les raisons ayant conduit les concepteurs du bourg de Lourenço Marques dans le choix des tracés des voies du premier noyau primitif (le plan Gonçalves de 1851 et celui de 1876) et qui optèrent pour une orientation éloignés de quelques degrés des points cardinaux.

Observons la notion d'orientation et de groupement systématique. Partant, du principe que les points cardinaux et le cours du soleil seraient indissolublement liés à l'orientation, P. Lavedan s'interroge sur le lien entre le plan régulier ou en échiquier et l'orientation, tandis que, selon lui : « ...la régularité est conséquence de l'orientation, mais que l'inverse n'est pas vrai ; orientation n'implique pas nécessairement régularité (...).

A partir d'une étude sur des villes méditerranéennes, il constate des différences d'une ville à l'autre dans la rigueur des conceptions et dans l'homogénéité des dessins. Au niveau des édifices, des rues, des tronçons de murs orientés Est Ouest ou Nord Sud, les points cardinaux ne semblent pas toujours avoir servi de référence, contrairement au rituel. Il précise : « *Ville orientée ne signifie pas nécessairement ville élevée suivant un plan d'ensemble. La direction des murs des maisons n'est qu'un détail individuel ; l'urbanisme est un fait collectif. Il suppose une division préalable du sol, qui peut s'accomplir suivant une certaine orientation, mais qui s'applique à un élément commun, la rue, aussi bien qu'à l'habitation.* »⁴⁴.

5.3. Les tracés du noyau primitif

Dans beaucoup de villes ou de quartiers, comme le souligne P. Lavedan, les formes font l'objet d'un plan préalable réalisé par l'homme, par le biais d'un système général ou en cherchant à trouver une solution face à une spécificité. C'est le cas du noyau qui donna naissance à la Ville de Lourenço Marques ou Maputo.

Le plan Gonçalves de 1851, laisse apparaître ou transparaître un premier tracé, que confirme le plan de 1876. Pour les premiers arrivants portugais, plusieurs solutions existent notamment celles qui résident dans l'adoption des deux grands types que sont le plan

⁴³ Cf. infra, à ce propos, les théories de Vitruve. Cité par P. Lavedan, *Op. cité*, p. 34.

⁴⁴ LAVEDAN P., *Op. cité*, p 35.

radioconcentrique et le plan en damier (orthogonal).⁴⁵

Le premier (appelé également et par comparaison, toile d'araignée) porte sur un tracé de configuration radioconcentrique général (qui s'étend à l'échelle de la ville), partiel (appelé également : trident, patte d'oie, rond-point étoilé) et spontané ; lequel souvent ne constitue pas entièrement une création humaine, mais une suggestion de la nature, qui est tout à la fois rapproché d'un dessin selon un système de plan. C'est souvent le cas des villes édifiées sur des collines ou des presqu'îles, dont le site favorise naturellement leur formation. Les voies rayonnantes et circulaires autour d'un axe commun sont raccordées entre elles par des cercles ou anneaux successifs, ayant comme centre un point commun. C'est un tracé dont l'origine en tant que figure de composition urbaine remonte à l'époque de la Renaissance, dans un processus visant la recherche des formes circulaires, le modèle centralisé et la représentation platonicienne.⁴⁶ Filarète en 1465, à travers le *Trattato d'architettura* est à l'origine du tracé radioconcentrique dans son plan de Sforzinda. Ce tracé se dissémine à travers une diversité de projets en Italie. En effet, les princes italiens sont tous preneurs de la méthode car celle-ci renforce le centralisme politique. Par ailleurs, cela apporte aux ingénieurs militaires de l'époque, chargés de bâtir des forteresses,... une inspiration pour la construction de figures à géométrie urbaine similaires.

Un système souple susceptible de permettre aux cercles ainsi qu'aux rayons un changement au niveau de sa taille, un lien aisé entre le centre et la périphérie, la facilité d'établir une hiérarchie entre les centres, parmi d'autres, font que le radioconcentrique est considéré comme plus avantageux par P. Lavedan dans son ouvrage *Géographie de villes*. Mais ce type de plan présente aussi des inconvénients parmi lesquels : des îlots avec des angles aigus difficilement compatibles avec la construction et une trop forte hiérarchisation.

Le plan en damier, où les artères sont parallèles et perpendiculaires, est également appelé quadrillage, trame ou grille réticulaire. Il forme des cases rectangulaires ou carrées, qui reçoivent l'appellation d'échiquier ou damier quand les carrés se ressemblent, et d'orthogonal quand les dimensions des côtés sont variables. La genèse du tracé orthogonal remonte à l'époque de la cité ouvrière égyptienne de Kahum et d'El Amarna, trois mille ans avant Jésus-Christ. Au V^e siècle avant J. C., Hippodamos met celui-ci en application dans les cités grecques⁴⁷ à travers le plan de Milet. Pour cela le quadrillage milésien est également appelé « hippodamique ». Ces tracés concernent les villes d'Alexandrie (celle-ci étant le premier et le plus bel exemple des villes

⁴⁵ La catégorie générale des tracés urbains comporte deux éléments : l'Orthogonisme et le Radioconcentrisme. LEVY A., « Radioconcentrisme », In MERLIN P. et CHOAY F., (Sous la dir. de), « Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement », Paris, nouvelle édition mise à jour, Presse Universitaire de France, 2005, p. 750.

⁴⁶ Cf. R. Wittkower, *Architectural principles in the age of humanism*, Londres, 1949, cité par A. Lévy. Op. cité, p. 750.

⁴⁷ Selon P. LEVEQUE et P. VIDAL-NAQUET, pour ce qui est de la cité Grecque l'option arrive comme le résultat des opérations mathématiques, cosmologique, ethnique et politique. « Clisthène l'Athénien » Paris, 1964, cité par A. LEVY, Op. cité, p. 589.

fondées par Alexandre et ses successeurs)⁴⁸, les colonies et villes romaines⁴⁹ (de Gaule, Timgad). Les bastides comme Montpazier au Sud de la France, qui datent du Moyen Age, d'Italie centrale, du royaume de Valence ; les fondations germaniques tels que les germano-slaves (de Cracovie, Posen, Breslau, entre autres). Pendant le XIX^e siècle en Europe orientale les nouvelles villes en Russie tels qu'Odessa, dans les Balkans les Corinthe, Volo, Thèbes et Sparte. Les villes coloniales suite aux créations espagnoles au XVI^e siècle au Mexique et en Amérique du Sud, les françaises du XVIII^e siècle tels que la Nouvelle-Orléans, et l'expansion du XIX^e siècle en Afrique tels que l'Orléansville, Sidi-bel-Abbés, Djibouti, Elisabethville, entre autres ; la ville de Saigon en Asie ; les villes de Adélaïde et Nouméa en Océanie ; enfin les villes de San Francisco, Chicago, Salt Lake City... en Amérique⁵⁰.

Parmi les raisons d'un si grand recours au plan orthogonal, l'on trouve apparemment sa facilité de mise en place, qui peut s'appuyer sur les trois instruments que sont *un niveau, une mire ou une équerre*. Par ailleurs, il semble être considéré comme l'idéal pour la construction, dans la mesure où son format rectangulaire ou quadrangulaire permet une facile adéquation à recevoir les bâtiments, ainsi que des voies. S'ajoutent à ses avantages la facilité de circulation et de sa réglementation. Spiro Kostof, par exemple considère que : « *La vertu de la grille est précisément d'être un ordre formel conceptuel, non hiérarchisant, neutre jusqu'à ce qu'il soit enrichi d'un contenu spécifique.* » Il précise : « *La grille ne véhicule aucune contrainte propre, la grille est ce que vous en faites.* »⁵¹

A son tour F. Divoré et all. considère que : « *Le plan quadrillé facilite une prise de possession rapide et ordonnée du territoire, il permet la construction de la voirie et l'attribution des lots égaux à bâtir ou à cultiver ; le tracé de la ville traduit en effet l'aspect communautaire et égalitaire de la colonie.* »⁵²

Enfin, depuis l'Antiquité, la réussite du plan orthogonal est également liée à des raisons religieuses (mythiques), aux facilités d'orientations des villes ainsi que de ses artères. Par contre, le plan orthogonal se heurte à la difficulté du choix du centre et de la direction génératrice quand celui-ci n'est pas effectué selon des critères idéologiques et religieux. Le cas échéant, il porte sur des critères d'hygiène, de soleil, de vent... tout cela relève d'une maîtrise du climat et d'une capacité à prendre en considération l'ensemble des aspects. S'y ajoute la complexité de s'adapter

⁴⁸ LAVEDAN P., *Géographie des villes*. Paris : Gallimard, 1959 (première édition en 1936), p. 114.

⁴⁹ En ce qui concerne les Romains, la mythologie religieuse issue des étrusques ainsi que sa facilité d'orientation, sont des raisons inhérentes aux choix de son utilisation. (cf. C. Lachmann, *Gromatici veteres*, 1848-1852, rééd. 1960). A. LEVY, Ibid. p. 590.

⁵⁰ LAVEDAN P., *Géographie des villes*. Paris : Gallimard, 1959 (première édition en 1936), index et bibliogr., plans, p. 114.

⁵¹ KOSTOF S., *The city shaped : Urban patterns & meanings through history*, London, Thames & Hudson, 1991.

⁵² DIVORÉ F., GENDRE B., LAVERGNE B. et PANERAI Ph., *Essai sur la régularité. Les bastides d'Aquitaine, du Bas-Languedoc et du Béarn*, Bruxelles, 1995, éditions AAM, p. 37.

à une topographie contraignante, puis qu'un plan de ce genre relève d'une horizontalité du terrain.⁵³ Il y a, l'on peut le conclure, en quelque sorte une certaine dualité dans la persistance et la diffusion du tracé, découlant d'une mythologie, au-delà de la pratique (simplicité et rapidité de mise en œuvre de la trame des parcelles).

Le tableau ci-après, présente un récapitulatif des avantages respectifs du plan en damier et du plan radioconcentrique :

	Le Plan en Damier	Le Plan Radioconcentrique
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> - Facilité d'établissement - Facilité pour la construction (lot idéal à destination d'immeuble rectangulaire) 	<ul style="list-style-type: none"> - Souplesse du système - Possibilité d'augmenter les rayons et le cercle de manière à faciliter les communications
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> - Difficulté à trouver une génératrice - Difficulté d'adaptation au terrain - Allongement des communications. 	<ul style="list-style-type: none"> - Difficultés de la construction - Difficultés à choisir le centre.

Fig. III.15: **Les avantages du plan en damier et du plan radioconcentrique.** Source : LAVEDAN P., *Géographie des villes*. Voir également NOVARINA G., Cours d'Urbanisme, IUG (UPMF), 2008.

Dans le cas de Lourenço Marques, le choix de *l'orthogonisme* est omniprésent depuis la toute première représentation graphique connue du vacuum primitif, l'esquisse de plan dessiné par le Lieutenant Gonçalves, (lettre daté du 6 octobre 1851 et adressé à son supérieur le secrétaire général de la province) pour lui faire part du lieu de construction d'un rempart pour défendre le préside. « *Or si S. Exc. donnait ses ordres, le rempart pourrait être construit sous la forme de l'esquisse que je joins, mais n'est pas dans la règle de l'art, car je ne sais pas dessiner* »⁵⁴

Or, le tracé en maille orthogonale imprimé sur ce site, ne vient pas par hasard et ne fait pas l'objet d'une simple coïncidence. En effet, le Lieutenant Gonçalves, ainsi que ses prédécesseurs (José Joaquim Machado, Joaquim Araújo,...) sont des ingénieurs, qui ont suivi une formation en génie militaire où la symétrie, la géométrie, les proportions, l'alignement⁵⁵..., constituent les

⁵³ LAVEDAN P., *Géographie des villes*. Paris : Gallimard, 1959, p. 113-118.

⁵⁴ « *Ora se S. Exa. desse as suas ordens a muralha podia-se fazer construir na forma do esboço q. junto, não em regra pr. q. não sei desenhar* ». Gonçalves laisse le gouvernement du préside de Lourenço Marques le 14 février 1852, et regrette le fait que jusqu'à ce jour là la ligne de défense qu'il projeta n'eut pas une suite due aux difficultés géologiques du terrain ainsi que le manque de travailleurs. LIMA A., « *Vai passar o centenário da importante data para a história de L.M.; Conclusão do baluarte de Santo António* », In Notícias, 20/05/1967, L.M., pp. 3 et 11.

⁵⁵ « Pour le combat, comme pour la marche, le bataillon se forme par rangs et par files ; et dans le bataillon formé, on distingue le front ou la tête, la queue et les flancs ; ces dénominations se comprennent elles même ». Gay Vernon, *Traité d'art militaire*, 1832. Cité par MALVERTI X. et PICARD A., *Les Villes Coloniales Fondées entre 1830 et 1870 en Algérie*, II, *Les tracés de ville et le savoir des ingénieurs du génie*, École d'Architecture de Grenoble / Ministère de l'Équipement, du Logement. Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Bureau de la Recherche Architecturale, 1988, p 12.

« Le premier problème pour la répartition des soldats dans un camp est donc d'ordre géométrique. Il concerne la disposition des files et des rangs par rapport au front de bandière, et la distribution des tentes ou des baraques selon

règles de base. Ces ingénieurs ont à réaliser des établissements humains qui fonctionnent à la fois comme place de commerce et place-forte.

La préoccupation initiale est liée à la définition du niveau nécessaire à la pratique de l'aménagement du territoire, l'édification et l'urbanisme vers l'amélioration de la vie des peuples. En effet, le processus d'expansion et d'occupation portugaise entraînent la création des centres urbains et, par conséquent, les besoins d'une connaissance en la matière (urbanisme). Par ailleurs, le processus expansionniste donne origine des rencontres antagoniques parmi des cultures différentes. Cette situation amène une nécessaire conjugaison des facteurs économiques et militaires, autrement dit le développement du commerce et le besoin défensif. Cette structure commerciale fortifiée restreinte à un espace protégé donne naissance la « feitoria-fortaleza » (ou factorerie-forteresse)⁵⁶.

Par ailleurs, le tracé régulier ainsi que *l'orthogonisme* mis en place sur ce site par ces ingénieurs portugais à cette époque là, ne doivent pas être dissociés du modèle d'occupation espagnole, qui est lié à une centralité du pouvoir royal et encadré par un ensemble des lois (les *Leyes de las Indias*).⁵⁷ La « Loi des Indes » décrétée par le Roy d'Espagne Philippe II en 1573 comprend un ensemble d'arrêtés (*ou ordonnances*)⁵⁸ ayant trait à la mise en place de nouvelles villes pendant la colonisation par l'Espagne en Amérique. Ces arrêtés sont importés de l'Italie et datent de la Renaissance. Ils portent sur le site, le tracé du plan, l'orientation des voies,... mais n'imposent pas pour autant la mise en place d'une maille orthogonale des voies. Toutefois ils s'attachent à décrire les éléments de composition urbaine, la localisation et le format de la place, l'emplacement des voies et leur localisation par rapport à la place, l'emplacement des bâtiments publics ainsi que du lieu de culte,... tous cela amenant à un aménagement en échiquier de

quelques règles simples. Les éléments utilisés sont qualifiés par les mots usuels qui définissent les espaces de la ville: rues, ruelles, places, esplanades ». MALVERTI X. et PICARD Aleth, Op. cité. p 12.

⁵⁶ MORAIS J., *Maputo, Património da Estrutura e Forma Urbana, Topologia do Lugar*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, p. 41.

Ces « feitorias-fortaleza » ont évolué en centres urbains. Elles furent l'amorce de l'urbanisme portugais dans l'outre-mer. ARAÚJO R. M., « Engenharia militar e urbanismo », *História das Fortificações Portuguesas no Mundo*, (dir. Rafael Moreira), Lisboa, Publicações Alfa, 1989, p. 255. Ainsi, il appartenait aux ingénieurs militaires la construction et l'entretien des forteresses. Leurs connaissances en la matière relevaient des institutions d'enseignement comme, l'Escola Portuguesa de Urbanismo liée à l'ingénierie militaire du XVII^e siècle, et les Academias de Fortificação. En 1594 le cours de Fortification était confié à un italien Mr Felipe Terzi. Plus tard, en 1641, fut créé le cours de Artillerie et « Esquadria ». En 1647 fut créée le cours de Fortification et Architecture Militaire. « *A Engenharia Militar e a Construção* ». 350 Anos de História 1647-1997, Lisboa, Reg. Eng. N.º 1, 1997, p. 74. cité par MORAIS J.. Op. Cité, p. 213.

Une méthode appelée "*Método Lusitano de desenhar as fortificações das praças regulares e irregulares*" (Lisboa 1680) fut créée par l'ingénieur Luís Serrão Pimentel. Celui-ci s'occupait du cours de Fortification et Architecture Militaire.

⁵⁷ MORAIS J., *Maputo, Património da Estrutura e Forma Urbana, Topologia do Lugar*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, p. 13.

⁵⁸ Ordonnance 113 : « . ». Ordonnance 114 : « . ». Dora Crouch, Daniel Garr et Axel Mundigo, « City planning Ordinances of the Law of the Indies » in *Town Planning Review*, juillet 1977, puis repris dans *Spanish City Planning in North America*, Cambridge, MIT Press, 1982. Cité par Florence LIPSKY, *San Francisco, La grille sur les collines*, Editions Parenthèses, Marseille 1999, p. 38.

l'espace.⁵⁹

« La place principale doit être le point de départ pour créer la ville. Si la ville se situe sur la côte, celle-ci doit être près du port, si elle est dans les terres intérieures, elle doit être située au centre de la ville. La place sera de forme oblongue et d'une longueur égale au moins à une fois et demie la largeur [...] Quatre rues principales doivent partir du milieu de chaque côté et deux rues de chaque angle de la place. Les quatre angles de la place doivent faire face aux points cardinaux. De cette manière les rues partant de la place ne seront pas exposées aux principaux vents qui pourraient être la cause de nombreux désagréments. »⁶⁰

En observant la place sur le plan de 1876, l'on constate que les quatre angles de cette place dénommée *Praça Picota*, coïncident exactement avec l'orientation sur les points cardinaux. Enfin, notre analyse ne prétend pas à une influence directe des principes établis par les *Leyes de las Indias* sur le site de Lourenço Marques, toutefois elle éclaire la similarité de la pensée de l'époque, partagée par les différents ingénieurs chargés de fonder des villes.



Fig. III.16: L'orientation de la Praça da Picota. Source : Interprétation par l'auteur (T. Vales)

La *Praça Picota* trouve également son origine dans un espace à proximité de la forteresse, autour duquel, selon la réglementation, sont interdites toute construction ou occupation, dans un

⁵⁹ CROUCH D., GARR D. et MUNDIGO A., « City planning Ordinances of the Law of the Indies », *Town Planning Review*, juillet 1977, puis repris dans *Spanish City Planning in North America*, Cambridge, MIT Press, 1982. Cité par F. LIPSKY, Op. Cité. p. 38.

⁶⁰ Ordonnance 112. Ordonnance 113 : « Les dimensions de la place seront en rapport avec le nombre d'habitants, sachant que les villes indiennes sont nouvelles et qu'elles sont vouées à l'expansion. La place doit avoir au moins 200 pieds de large (60 m) et 300 pieds de long (90 m), au maximum 800 pieds (240 m) de long et 532 pieds (162 m) de large. De bonnes proportions étant 600 pieds (180 m) de long et 400 pieds (120 m) de large ». CROUCH D., GARR D. et MUNDIGO A., « City planning Ordinances of the Law of the Indies », *Town Planning Review*, juillet 1977, puis repris dans *Spanish City Planning in North America*, Cambridge, MIT Press, 1982. Cité par F. LIPSKY, *San Francisco, La grille sur les collines*, Editions Parenthèses, Marseille 1999, p. 38.

rayon d'au moins 200 mètres : « Conformément à la réglementation il était interdit d'avoir des maisons à moins de 200 mètres autours, et pour cette raison l'on a laissé le terrain vide, avec des broussailles, et des chemins en sable »⁶¹

Nous faisons l'hypothèse que la *Praça Picota*, après avoir été une plateforme d'échanges, entre les portugais et les indigènes, entre les navires qui venaient de la mer et les pirogues qui descendaient les fleuves, entre les navires et les caravanes, est devenue une *praça d'armas* (champs de mars).⁶² En effet, alors que sur le plan de 1876, elle apparaît encore sous le nom de la *Praça Picota*, une photographie datée de 1877 la désigne comme *Praça 7 de Março* et montre la présence de matériel militaire.⁶³ La place est donc transformée en un lieu d'entraînement militaire, en un champ de tir,⁶⁴ en un lieu de démonstration de la puissance de l'arsenal.



Fig. III.17: **La Praça 7 de Março en 1877** Source : Official Handbook – Lourenço Marques – The Most Picturesque – Issued by the Publicity Department, and Printed at the Government Printing Works, Lourenço Marques, MCMXIII. LOBATO A., L.M. Xilunguine, 1970.

L'emplacement de la Capela da Conceição, de la forteresse, ainsi que d'autres bâtiments (plans 1851 et 1876), nous amène au constat que leur implantation résulte d'une volonté d'assurer l'ouverture de la place. C'est une place moderne (du XIX^{ème} siècle), on l'entend ainsi comme un

⁶¹ « Pelos regulamentos não podia haver casas duzentos metros em redor, e por isso se deixou ali ficar o terreiro vazio, com mato riscado a caminhos de areia. ». LOBATO A.,: « Lourenço Marques, Xilunguine ». Biografia da cidade. Lisboa, Agência do Ultramar, 1970. p. 34.

Par ailleurs, selon «*Las Leyes de las Indias*» l'espace à laisser au tour de la forteresse, non destiné à la construction, est d'environ 300 mètres.

⁶² Le champ de mars est l'un des éléments dont l'existence fut incontournable pour l'origine de la capitale de Lourenço Marques, les formes extérieures de cette dernière sont justement tributaires du rôle qui joua ce champ de mars.

Les grandes villes ne peuvent pas être dépourvues d'une place publique, d'un espace vaste, d'une esplanade, contiguë au centre de la ville, car celle-ci est destinée aux rencontres des habitants pour la réalisation des festivités, ainsi que des manifestations à caractère militaire, terrain de manœuvre, artistique..., en fin un théâtre d'événements à mettre en valeur, ce qui fut le cas même par des habitants. HENARD E., *Etudes sur les transformations de Paris et autres écrits sur l'urbanisme*, Editions l'Equerre, Paris, 1982, p. 110.

En France par exemple, un Champs de mars fut créé à Paris en 1752, voué aux manœuvres à l'école militaire, et devenu au début de la révolution le théâtre pour la réalisation de la fête du 14 juillet 1790, (HENARD E., Ibid., p. 112).

⁶³ LOBATO A., Lourenço Marques Xilunguine, p 46. (Photo N° 19).

⁶⁴ Cf le plan B. GONÇALVES de 1851. (A.H.M).

espace libre à l'intérieur du bourg, un espace vide qui ne sera pas construit et limité par quatre rues, respectant un ensemble de techniques au-delà des normes d'hygiène. Elle est dépourvue d'effet artistique, et ne présente pas de caractère monumental, et n'accueille ni église ni palais comme contribution à l'harmonisation de l'effet général. C'est, comme le souligne C. Sitte, « ...un simple espace vide bordé de quatre rues et destiné à ne pas être bâti. »⁶⁵ Par ailleurs, chacun des angles de la place est formé par le croisement de deux rues perpendiculaires, cette disposition est diamétralement opposée aux anciennes places, où à chacun des angles n'aboutissent qu'une seule rue. Ainsi, cette dernière assure le raccordement avec les voies secondaires.

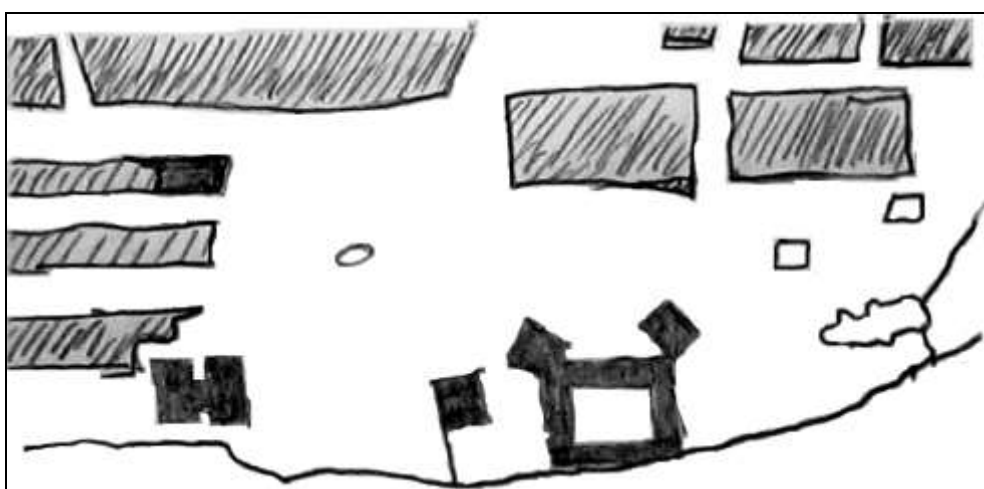


Fig. III.18: **Praça da Picota** Source : Interprétation par l'auteur (T. Vales)

Cette organisation de la place s'oppose à l'organisation du forum antique ou de places de l'époque médiévale, ou de la Renaissance. C. Sitte souligne le souci d'assurer soigneusement la fermeture, ce qui apporte une harmonisation de l'ensemble des effets. Cette préoccupation de fermeture (l'Italie en est un exemple particulier) s'oppose au caractère ouvert de la place moderne. En effet, à l'époque, la place devait être traitée avec art⁶⁶, en considérant tout à la fois l'ornementation, la signification et le caractère. Ces aménagements en font une pièce meublée.

L'ouverture de la Praça 7 de Março résulte de sa localisation : elle est édifiée au bord de la

⁶⁵ SITTE C., *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon les fondements artistique*, Paris, Editions du Seuil, 1996, p. 35.

⁶⁶ Par nature, les places anciennes comportent un fort caractère monumental, étant cela tributaire des bâtiments qui y sont insérés, église, équipements administratifs, le marché ainsi que les fontaines ayant un design très élaboré. Souvent les places comportent une richesse d'information sur l'époque où elles eurent leurs origines (importance politique, la pensée et son influence artistique, les coutumes de habitants ; ainsi leur mise en valeur devient importante. Elle est également une archive historique... incontestable, surtout quand souvent la motivation de sa genèse n'est pas tellement maîtrisée ni complètement théorisée... HENARD E., *Ibid.*, p. 312.

Les places comportent deux groupes, à savoir les symétriques, et les places irrégulières et pittoresques.

Dans la modernité les places sont plutôt des espaces voués à l'ensemble des modes de circulation, et difficilement comportent un caractère monumental et artistique, dans la mesure où les tracés furent effectués sans prendre en considération l'aspect décoratif. Ces sont des exemples la place de la Bastille, celle de l'Hôtel de Ville, de la République. HENARD E., *Ibid.*, p. 313.

mer. Cette localisation est la conséquence de son rôle de relais commercial, et est motivé par l'influence de la pensée de l'époque, similaire à celle des *Leyes de las Indias*. La cohérence de l'image est là-aussi omniprésente, mais dans le cadre d'une philosophie des places modernes, prévoyant certainement un niveau de circulation différent de l'époque médiévale. Cette place témoigne donc du poids de la *centralité* non géométrique. « *La proximité du fleuve et du port, avec lequel l'arsenal communique directement à travers la calle del Mar, [...] confirme le poids d'une « centralité » non géométrique.* »⁶⁷

L'on peut ainsi en conclure que la régularité du tracé ainsi que le quadrillage de la structure spatiale de l'organisation du vacuum primitif de Lourenço Marques, découlent de l'association de quelques éléments issus des lointaines circulations de connaissances : un corpus à la fois théorique et pragmatique issu de l'ingénierie civile militaire portugaise (du XVII^{ème} siècle) liée à une formation d'urbanisme, un savoir-faire pratique. La circulation de connaissance Française plus particulièrement, celle de l'Ecole de Ponts et Chaussées de Paris est important⁶⁸. En effet, ledit « *Método Lusitano de desenhar as fortificações das praças regulares e irregulares* » (Méthode Lusitanienne de dessiner les fortifications des places régulières et irrégulières), qui porte sur une formation visant à consolider la connaissance des ingénieurs en matière d'urbanisme, est le résultat d'une synthèse de la tradition, le savoir-faire espagnol (la circulation de connaissance issue d'Ildefonso Cerda ainsi que de l'école de Pontes y Carreteras, est pour beaucoup) et la contribution des ingénieurs militaires français et hollandais⁶⁹. L'urbanisation du Presídio de Lourenço Marques en tant que noyau primitif, est régulée par la législation de 1755, arrêtée pour le nord du Brésil et mise en application pour les villes érigées au Mozambique en 1763 sous l'ordonnance du roi de 1761. L'influence de cette législation est omniprésente bien qu'elle n'était pas initialement édictée pour ce lieu.⁷⁰

⁶⁷ « *La prossimità del rio e del porto, con il cui arsenale si comunica direttamente attraverso la calle del Mar, [...] confermano il peso di una « centralità » non geometrica.* » BERNAL A.M., « *Mercado y espacio urbano en Sevilla tras el descubrimiento de America* » (ss. XVI-XVII), relazione tenuta al Conv. Int. 1989., cité par CALABI D., *Il mercato e la città : Piazze, strade, architetture d'Europa in età moderna*, Marsilio Editori, Venezia, 1993, p. 180.

⁶⁸ Le Portugal n'a pu envisager une formation de ses jeunes, dans le domaine de l'ingénierie civile, séparé du génie militaire. Les contraintes budgétaires et de personnel l'ont conduit à l'envoi des jeunes étudiants à l'étranger (en France) assuré par une bourse d'Etat. D'autres pays suivirent l'exemple. (MORAIS J., Op. cité. p. 43).

Il faut par ailleurs souligner qu'au Portugal comme en France, il existe une dépendance de la connaissance du génie civil à l'égard des ingénieurs militaires : « *A l'origine, l'essentiel du savoir des ingénieurs de Ponts-et-Chaussées est issu des militaires.* ». MALVERTI X., « *Ville et Régularité: Le Corps du Génie* », In « *La Ville Régulière : Modèles et Tracés* », MALVERTI X. et PINON P. (dir.), Editions Picardie, 1997, p. 170.

L'usage au Portugal de l'ouvrage édité régulièrement entre 1728 et 1830 « *La Science des ingénieurs dans la conduite des travaux de fortification et d'architecture civile* » du professeur Belidor, chargé de l'enseignement de l'art militaire à l'école d'artillerie, réitère une claire et évidente influence de l'enseignement français.

⁶⁹ ROSSA Walter, « *O Urbanismo Regulado e as Primeiras Cidades Coloniais Portuguesas* », Colectânea de Estudos. Universo Urbanístico Português 1415-1822. Coord. de CARITA Helder e ARAÚJO Renata, Lisboa, Comissão Nacional Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, p. 515.

⁷⁰ LOBATO A. : « *Lourenço Marques, Xilunguine* ». Biografia da cidade. Lisboa, Agência do Ultramar, 1970. p. 192.

6- Le noyau urbain originel : approche théorique

Un noyau urbain est un groupement, une « urbe », constituée par des masses construites, raccordées par un système de voies. Le développement de la *sociabilité humaine*, explique les formes successives que prennent ces noyaux, formes que peuvent être assimilées aux *cristallisations de la nature*. Les *cristallisations urbaines* se heurtent souvent à des obstacles qui empêchent a posteriori leur développement.

6.1- Le noyau urbain et ses formes

La forme initiale du noyau urbain n'est pas due au hasard, mais est souvent déterminée par des ouvrages d'art qui constituent ses limites. Les enceintes carrées évoquent la persistance d'une influence orientale, les Orientaux étant les premiers urbanisateurs, les générations qui se succèdent suppriment les enceintes, mais gardent la forme originelle, y compris dans les cas où une topographie contraint le développement. La forme carrée est également recherchée par l'urbanisation militaire romaine, qui comporte cependant parfois une forme rectangulaire, la façade la plus petite étant orientée vers le front le plus stratégique. La forme carrée est également préférée des urbanisateurs féodaux, dont le camp est confiné au château fort pour le chef, sa famille et son armée. L'augmentation successive de la population entourant le château fort, les murailles censées apporter la protection deviennent ainsi un camp, comportant une forme circulaire en suivant la forme du périmètre de l'emplacement du château fort. Pour ce qui est des « urbes » qui s'étalent sans obstacles liés à une ceinture de murailles, leur forme découle de l'initiative du constructeur, qui tient souvent en compte de la fonction et de l'harmonie. Un fleuve navigable ou une voie importante par exemple, conduit à une forme allongée du groupement des édifices de l'urbe. L'existence de forces centripètes amène à des formes plus proches du carré ayant un port ou un grand marché comme centre, alors que les forces centrifuges amènent à des formats proches des circulaires, étant le produit de l'affluence et de l'intersection de plusieurs routes⁷¹.

6.2- Le noyau urbain et ses limites

Un noyau urbain peut se trouver face à des limites, issues de l'intervention de la nature ou bien de celle de l'homme. En général, l'on observe avec un certain rejet tout ce qui se présente comme *obstacle naturel* à l'extension d'un noyau ou urbe. Par ailleurs, les obstacles artificiels (imaginaires ou issues d'une prescription administrative) semblent amener beaucoup plus

⁷¹ CERDÁ I., *La Théorie Générale de l'Urbanisation*, Les Editions de l'Imprimeur, 2005, Tranches de Villes, pp. 106-107.

d'inconfort, et peuvent facilement être contournés. Les urbes installés dans une île ou presque (comme Lourenço Marques jusqu'au troisième quart du XIX^{ème}, Chalain pendant l'époque néolithique,...) trouvent l'eau du fleuve ou de la mer comme obstacle à l'extension. D'autres « urbes » installées sur des buttes isolées, sur des éperons défensifs, trouvent comme obstacles des montagnes escarpées, des rochers, ou des côtes abruptes. Dans certains cas, les « urbes » sont privées de leurs extensions et demeurent ainsi stationnaires, mais dans d'autres, l'obstacle ne se pérennise pas, car il fait l'objet d'une intervention par le génie de l'être humain, qui arrive à terme à le surmonter, comme c'est le cas par exemple à Lourenço Marques. Les *obstacles artificiels* peuvent être de nature *matérielle* ou *conventionnelle*, (assise sur une prescription administrative). Les *obstacles matériels* peuvent être un chemin de ronde⁷² autour de l'urbe où convergent les voies routières de l'urbe. S'y ajoutent d'autres voies importantes censées renforcer l'isolement ainsi que la limite du chemin de ronde. Les chemins d'irrigation, les canaux et les chemins de fer de ceinture, peuvent s'ajouter à la liste des obstacles. Les talus, les sentiers, les murs autour des propriétés particulières, les fossés, les murailles, les fortifications, constituent également des limites. L'on intègre à la liste des obstacles matériels l'obstacle moral constitué par le respect dû à la propriété des terrains qui bénéficient de l'irrigation. Un canal de navigation est facilement surmonté par le biais d'un pont, et les propriétaires privilégient souvent, pour installer leurs bâtiments, les berges du canal qui deviennent un lieu privilégié d'extension. Selon I. Cerda, la prise en compte de la propriété privée empêche une harmonisation avec la régularité des projets d'extension, (cf. à Lourenço Marques la concession Sommerschild) mais il faut faire prévaloir l'intérêt général. Enfin, les murailles constituent elles aussi des obstacles matériels, et sont considérées parmi les plus redoutables. Pour Lourenço Marques, l'on observera que le marécage qui s'est naturellement placé à cheval entre le périmètre du noyau primitif et la terre ferme constitue un obstacle naturel à la toute première tentative de matérialisation d'un plan d'extension de la ville.

B- L'élévation de Lourenço Marques au rang de bourg (1876)

Tour à tour Lourenço Marques progresse, en nombre d'habitants, d'infrastructures bien qu'encore rudimentaires, ainsi qu'en statut. Conformément à une volonté exprimée par ses habitants, le noyau urbain primitif se voit doté d'un statut (en 1876) lui conférant un pouvoir

⁷² Le chemin de ronde donne l'impression de ne pas constituer un obstacle, mais l'histoire montre que des chemins de ronde, datant des époques anciennes, constituent actuellement des obstacles au développement des noyaux urbains. Quelques uns ont été intégrés à travers les constructions successives. En général la plupart des grands centres urbains anciens ont dû franchir des obstacles, marqués par un chemin de ronde, pour assurer le développement de la ville. Des routes, des canaux d'irrigation ou de navigation, ont dû également être surmontés. CERDÁ I., *Ibid.*, p. 109.

politique, administratif.

1- Le statut de bourg et la création de la Câmara Municipal

Nous avons observé que le développement de Lourenço Marques depuis sa constitution, relève toujours d'influences exogènes. Il est à souligner, la découverte des gisements aurifères de Lydenburg en 1873, l'arbitrage du maréchal Mac-Mahon en 1875 dont le verdict est prononcé en faveur du maintien des droits du Portugal sur la baie de Lourenço Marques, les événements politiques que subit la République du Transvaal et qui aboutissent en 1877 à l'annexion par l'Angleterre, et enfin les négociations avec le Transvaal et l'Angleterre visant à établir des voies de communications entre les deux territoires⁷³. Dans ce contexte, le Portugal est amené à renouveler son intérêt pour Lourenço Marques, qui peut assoir son développement sur le chemin de fer et le port⁷⁴. La nécessité se fait alors sentir de trouver pour Lourenço Marques un autre statut que celui de préside. Le roi Dom Luís I ordonne par décret royal du 19 Décembre 1876, l'élévation de Lourenço Marques au rang de bourg : « *En considérant que le peuplement de Lourenço Marques, dans la province du Mozambique, est devenu récemment très important à cause de l'augmentation progressive de sa population ainsi que par le développement du commerce : ai pour bien ordonner que ledit peuplement soit élevé à la catégorie de bourg, avec la dénomination de bourg de Lourenço Marques. Ai pour cela obligé la Chambre municipale à dresser à ses frais un plan. Le ministre et secrétaire d'Etat des affaires étrangères, et par intérim de la marine et d'outremer, est chargé de faire exécuter cette décision. Palais, le 19 décembre 1876 – Roi – João de Andrade Corvo.* »⁷⁵

Le statut de bourg (*vila* ou *villa*) confère à cet établissement une autonomie politico-administrative, lui permettant de créer des *Câmaras municipais*, et ayant le droit à percevoir des impôts locaux, et à élaborer des *posturas*, enfin à recevoir un juge et à avoir une prison.

⁷³ LIMA A. P., « Casas que fizeram Lourenço Marques » *Revista Studia*, Agosto, 1968, n° 24, p. 30.

⁷⁴ MORAIS J. S., *Maputo, Património da Estrutura e Forma Urbana, Topologia do Lugar*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, p. 61.

⁷⁵ « *Attendendo a que a povoação de Lourenço Marques, na provincia de Moçambique, se tem tornado ultimamente muito importante pelo progressivo augmento da sua população e pelo desenvolvimento do commercio : hei por bem ordenar que a referida povoação seja elevada á cathegoria de villa, com a denominação de villa de Lourenço Marques, ficando por esta minha mercê obrigada a respectiva câmara municipal a tirar carta, pagos previamente os competentes direitos.*

O ministro e secretario d'estado dos negocios estrangeiros, e interino dos da marinha e ultramar, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 9 de dezembro de 1876 – Rei – João de Andrade Corvo. ». Dezembro 19, Decreto Elevando a Povoação de Lourenço Marques à categoria de Villa, com a mesma denominação. = Rei = João de Andrade Corvo, 1876, pp. 390 et 391. Coleção Legislação Novíssima do Ultramar, Vol. IX, 1875 à 1878, Lisboa, Imprensa Nacional, 1880. Voir également : Moçambique – L.M. Imprensa Nacional, Documentário Trimestral n° 12, Outubro, Novembro, Dezembro 1937, p. 121. Voir aussi, Boletim Oficial de Moçambique, n° 10, de 05 de Março de 1877 (Arquivo Histórico Ultramarino/Lisboa).



Fig. III.19: **Le gouvernorat et la douane, la trésorerie du district et la fazenda (finances).** Bâtiment construit par l'expédition de travaux publics en 1877, pour le gouvernorat et la douane, la trésorerie du district et la fazenda (finances). Source: M. Pereira, 1890, Museu da Sociedade de Geografia de Lisboa. A. Lobato, L.M. Xilunguine, foto 34.

Lourenço Marques devient le théâtre d'une importante croissance. En effet, le préside, jusque-là mal réputé connaît une transformation, devient un entrepôt commercial et, selon l'expression de A. P. de Lima, *l'axe de gravité de la politique de l'époque*.

2- La Câmara Municipal de Lourenço Marques

Avant de nous pencher sur la *Câmara Municipal* de Lourenço Marques, il est important de présenter la genèse des *Câmaras Municipais* au Mozambique. L'administration municipale au Mozambique est créée par la Carta Régia du 9 mai 1761, du roi D. José I^{er} et adressée au gouverneur et Capitaine-Général da Praça (Ilha de Moçambique) Calixto Rangel Pereira de Sá. Cette charte crée la municipalité du bourg de l'Ilha de Moçambique, qui s'appelle S. Sebastião depuis le 19 janvier 1763⁷⁶. Ensuite, d'autres municipalités sont créées dans les établissements fortifiés tels que Quelimane, Tete, Zumbo et Manica en Sofala Inhambane, et les Ilhas de Quirimbas, qui sont également passés au rang de bourg.⁷⁷

L'élévation de Lourenço Marques au rang de bourg est suivie par la création de la *Câmara*

⁷⁶ ALBERTO M. e TOSCANO F., "O Oriente Africano Português," Lourenço Marques, 1942, p.76.

⁷⁷ "Teses e Comunicações - II Colóquio Nacional de Municípios, 17 – 23 de Abril de 1971," 1^{er} Vol., Câmara Municipal de Lourenço Marques, 1971, pp. 42 - 43.

Municipal (ou Chambre Municipale)⁷⁸, à un moment où ce nouveau bourg compte 889 habitants⁷⁹ (y compris les présidaires et les employés de maisons). Il n'existe que 6 maisons en bois ou en paille, car, à la suite d'un incendie⁸⁰ en 1875, les maisons en végétaux sont interdites⁸¹ à l'intérieur du préside, et sont refoulées à l'extérieur.

Le préside de Lourenço Marques était géré par un gouverneur du préside⁸². Il est à souligner que, le district de Lourenço Marques est géré par un gouverneur et par le conseil administratif du district de Lourenço Marques. Pour le bourg de Lourenço Marques une Chambre Municipale (*Câmara Municipal em português*) est créée en 1877, ayant à sa tête un président (équivalent d'un Maire) et un vice président, une commission municipale, ainsi que des *Vereadores* (équivalent à des Conseillers ou Adjoints au Maire), chargés des différents domaines. Ces derniers ainsi que le maire sont élus par les différentes catégories professionnelles (de l'administration ou du privé) du district. L'instauration de la Chambre Municipale correspond à une certaine décentralisation dans un système de gouvernement qui reste dominé par la figure du gouverneur. En effet, des nombreuses décisions relèvent de la compétence du gouvernement, qui est soumis à l'autorité du gouverneur général du Mozambique et du conseil de la province, installé à l'Ilha de Moçambique. Le système permet d'impliquer la société civile dans la gestion de la ville, et l'*élargissement des responsabilités locales* témoignent l'amorce d'une volonté de transfert de compétences, mais il maintient tout à la fois une centralisation dans la figure du gouverneur (c'est en effet, sur la figure de ce dernier ainsi que sur celle du maire que s'incarne la dynamique territoriale). Les différentes requêtes adressées par la Câmara Municipal au Gouverneur Général, pour mettre des pierres de bordure de trottoir, pour mettre le macadam sur

⁷⁸ A travers la Portaria N° 205, du 27 août 1877 est nommée la première commission municipale de Lourenço Marques, et la première session est réalisée le 6 septembre 1877. La première Comarca est créée le 30 novembre 1876. Le premier compte-rendu de la Câmara Municipal de Lourenço Marques date du 6 septembre 1877. Au début, les réunions de la commission ont lieu dans la résidence du gouverneur à défaut des lieux disponibles. Le gouverneur du district de Lourenço Marques est le 1^{er} président de la Commission Municipale. Au cours de la 2^{ème} session de la Commission Municipale en date du 13 septembre 1877, est rédigé le 1^{er} Código de Posturas du bourg de Lourenço Marques, comportant huit articles. La 1^{ère} élection municipale a eu lieu le 18 novembre 1878 et l'investiture s'est déroulée le 2 janvier 1879.

⁷⁹ En 1778 le préside compte un effectif de soixante hommes (militaires), quelques uns ne résistant pas aux maladies ont vu leurs vies raccourcies. A la suite de l'arrivée des colons, la structure de la population subit un changement, y compris le nombre d'habitants. En effet, elle n'est plus composée seulement par des militaires, condamnés (ceux condamnés à la peine d'exil « de *degredo*, en portugais » ; c'est une peine de déportation appliquée à ceux qui ont commis certains crimes) et des autochtones. Visconde de Paiva Manso (1870), p. 20.

⁸⁰ L'incendie, que le préside subit en 1875, apporte des dégâts à une énorme partie du peuplement. Il atteint de grandes proportions en brûlant la plupart des maisons assez facilement car la plupart d'entre elles ont de couverture en paille, par ailleurs les maisons ont des palmiers à l'intérieur de l'enceinte, les feuilles de ces arbres ont facilité cette propagation à l'ensemble de maisons. Des mesures sont prises par Augusto de Castilho, alors gouverneur, comprenant la mise en fabrication à Catembe de tuiles en argile cuite, ainsi que la mise en place d'une législation comportant l'obligation de l'utilisation de ce nouveau matériel. C'est-à-dire, remplacer par la tuile, le ciment, le fer en zinc, les couvertures en paille de maisons en pierre ou en réseau et argile non cuite. Cette action est une *révolution urbanistique*, et la toute première tentative en matière d'urbanisme sur Lourenço Marques. LOBATO A. : « *Lourenço Marques, Xilunguine* ». Biografia da cidade. Lisboa, Agência do Ultramar, 1970, p. 223.

⁸¹ FERREIRA A. Rita, *Os Africanos de Lourenço Marques*, L. Marques: Separata de Memórias do Instituto de Investigação Científica de Moçambique, 1967/1968, p. 118.

⁸² Ou son commandement car, il est à rappeler que pour remplir les postes de gouverneur il est fait appel à des officiers militaires.

les rues..., témoignent de ce manque d'autonomie.⁸³

Lourenço Marques, dès le moment où elle accède au statut de bourg, voit dans le renforcement des activités portuaires comme le moyen dans le contexte politico économique de l'Afrique méridionale de la fin du XIX^{ème} siècle, d'assurer l'amorce d'un véritable développement.

3- *Les posturas Municipais*

Le 27 août 1877, le régime municipal est établi sur le peuplement de Lourenço Marques. Le gouverneur a mis en application une toute première mesure visant les matériaux de construction, de manière à interdire les maisons à couverture en roseau de l'intérieur du périmètre du bourg encore confiné au périmètre du préside. L'équipe municipale quant à elle, s'attache à améliorer les conditions générales de régularité de l'apparence des édifices, et clôtures de maisons, etc.

Ainsi, elle se ressent de l'absence d'un outil légal passible d'établir les règles pour les mettre en application sur le périmètre du nouveau bourg. Un règlement municipal provisoire (*posturas municipais*), comportant les éléments les plus urgents réclamés par la population, est publié. Ce règlement comporte des mesures liées à l'hygiène et à la police sanitaire, ainsi qu'à l'embellissement des bâtiments et des rues: selon le premier article, les clôtures en roseau encore existantes tout au long des rues, doivent faire l'objet d'un alignement dans un délai d'un mois ; elles doivent également être uniformisées sur la partie supérieure. Un délai de trois mois est accordé aux particuliers ayant des terrains non encore clôturés avec du roseau, pour qu'ils puissent le faire, selon le paragraphe suivant, du même règlement. Un deuxième article oblige à peindre (enduire) toutes les maisons avec n'importe quelle couleur, excepté le blanc de la chaux. Un état complet de propreté est également exigé à l'intérieur des enceintes ainsi que sur la façade principale et devant la clôture, comprenant une surface allant de celle-ci jusqu'à la moitié de l'emprise de la voie sur laquelle donne la maison. Le nettoyage est à la charge du propriétaire ou du locataire de la maison, selon l'article troisième. L'article quatre vise le nettoyage à effectuer par les riverains concernés, de toutes les pierres, les morceaux de bois et autres matériaux sur la voie publique et ce dans un délai d'un mois. Pour ce qui est des débris, si les propriétaires ne les enlèvent pas, ils en seront alors dépossédés au profit de la municipalité, qui les utilisera pour le remblai des rues. L'article cinq interdit l'élevage des porcs, à l'intérieur des clôtures des maisons, et fixe un délai de quarante jours pour que les éleveurs concernés puissent s'y conformer. L'article

⁸³ Voir : Actas 48 e 49 de 25 e 26 de Fevereiro de 1886, respectivement. Livro de actas das Sessões da Câmara Municipal de Lourenço Marques, de 1 de Janeiro de 1885 à 29 de Dezembro de 1887.

six concentre son attention sur les couvertures des maisons, en interdisant la paille. Il fixe un délai non prorogeable de trois mois pour qu'elles soient remplacées par des couvertures de fer et zinc ou en tuile.⁸⁴ L'article sept invite les habitants intéressés à construire des trottoirs devant leurs maisons, et les oblige à faire une requête auprès de la municipalité, pour que le responsable de travaux publics puisse fixer l'alignement ainsi que la cote de niveau nécessaire. Le huitième et dernier article vient préciser l'aire placée sous la juridiction de la municipalité, que s'étend à tout le périmètre du bourg défini par le rempart de défense.⁸⁵ Enfin, tout cela montre que la nouvelle équipe municipale privilégie le changement d'aspect du bourg, en cherchant à uniformiser la typologie des édifices. Le remplacement des matériaux de construction précaires par du matériel plus solide traduit l'idée de bâtir un bourg à caractère permanent. Les alignements entrepris nous laissent entendre la volonté recherchée d'un bourg qui se veut ordonné et selon une maille prédéfinie qui, d'ailleurs, est caractéristique des ingénieurs militaires de l'époque. Si, sur la carte de 1876, les rues semblent être alignées, ces récits nous montrent que l'alignement attribué aux tracés des voies est fait au fur et à mesure de la mise en application des normes d'urbanisme ou *posturas municipais*. Il a fallu changer également certaines mœurs des habitants, car le choix de jardins d'ornementation en lieu et place des potagers ou des élevages de porcs relève d'une volonté d'urbaniser le périmètre du bourg.

L'adoption de ce règlement témoigne d'une volonté et d'une persistance déjà largement amorcées à ce stade, relevant du passage d'une simple occupation spatiale de Lourenço Marques à une véritable appropriation territoriale. Si l'ensemble de ces apports réglementaires vient souligner une volonté affirmée d'avoir un centre urbain ordonné et façonné à la portugaise, il vient par ailleurs marquer l'amorce de la mise en place d'une volonté d'établir un premier clivage entre les portugais et les ressortissants étrangers d'un côté, les indigènes de l'autre ; ces derniers n'ayant pas les moyens de construire ou d'acquérir un logement en dur. Rappelons à ce propos, qu'il n'existe pas au début de la période marquée par Lourenço Marques, de politique locale d'aide à la construction.

⁸⁴ L'introduction du zinc (issue de l'Angleterre ainsi que de l'Allemagne) et du bois (Baltique) dans le marché de Lourenço Marques pour la construction découle de la mise en application de l'arrêté du 1853, qui ouvre les ports du Mozambique au commerce international. En effet, des établissements commerciaux de Marseille (Fabre & Fils et Régis) se sont installés, et un anglais et un allemand ont également installé des filiales dans d'autres parties du Mozambique. Ces derniers se sont installés plus tard à Lourenço Marques. « Visconde de Arriaga », cité par LIMA A. P., « *Casas que fizeram Lourenço Marques* », Revista Studia n° 24, Agosto, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1968, pp. 26 et 27.

⁸⁵ Acta n° 12, de 13 de Setembro de 1877. Livro de actas das Sessões da Câmara Municipal de Lourenço Marques, 15 de Setembro de 1878 a 3 de Setembro de 1881.

4- L'habitat

Si l'on observe l'évolution de l'habitat à Lourenço Marques, il y a une maison en bois⁸⁶ en 1828 ; en 1844 il y a 127 huttes en pailles et 19 maisons⁸⁷ ; 40 maisons en pierre et argile ayant des terrasses, 2 maisons en pierre et chaux et 70 *maticadas* (en terre non cuite), en 1854 ; en 1860 il existe 56 maisons en pierre et chaux et 67 huttes en pailles ; 78 maisons en 1861 ; en 1870 on compte 70 maisons en maçonnerie, 40 en *pau-a-pique*⁸⁸ et quelques-unes en bois ; et 110 maisons en 1877.⁸⁹

A cette époque, il n'y avait pas sur place beaucoup de bois, aussi les colons avaient recours à la mangrove, tandis que la brique céramique et la tuile sont à l'époque des matériaux chers et importés du Portugal. Mais vu les difficultés de navigation, ces matériaux sont destinés en priorité à la capitale, l'Ilha de Moçambique. Il est à souligner que depuis la reconstruction du préside, l'on fait appel aux menuisiers, maçons, artisans, forgerons,... en provenance de la capitale ainsi que de l'Inde. Cette mixité d'ouvriers est également à l'origine de l'avènement de la nouvelle typologie de construction que Lourenço Marques connaît.⁹⁰ Lors de l'avènement des *pionniers*, les toutes premières maisons de type européen (les maisons rustiques des portugais, construites avec des matériaux rudimentaires) sont contemporaines des tous premiers artisans. Les pierres sont issues de la Ponta Vermelha et la chaux confectionnée à partir des coquillages. L'argile et le calcaire sont issus de Matola, Cherinda, ainsi que de Tembe, localisé de l'autre côté de la rive.⁹¹

Plus tard avec l'introduction de nouveaux matériaux (le zinc et le bois) la physionomie de Lourenço Marques change complètement. C'est le premier et le plus important changement. Des constructions plus rapides et au coût plus avantageux sont alors possibles, car le bois utilisé existe en quantité, tandis que l'Ilha de Xefina devient également un fournisseur privilégié. Les maisons en zinc sont au début des habitations simples, à plancher rehaussés, comprenant un salon et deux

⁸⁶ JORDÃO L. M. (Visconde de Paiva Manso) : *Memoria sobre Lourenço Marques (Delagoa Bay)*. Lisboa, Imprensa Nacional 1870, p. 49.

⁸⁷ LIMA A. P. de décrit (en citant un témoignage de Rodrigo Luciano de Abreu Lima, le premier gouverneur général qu'a visité Lourenço Marques), les 127 huttes en pailles et les 19 maisons, pour la période entre 1841 et 1845. Il considère également qu'il s'agit des maisons en terre en ayant de couverture en paille. LIMA A. P., « *Casas que fizeram Lourenço Marques* » Revista Studia n° 24, Agosto, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1968, pp. 22 et 24.

⁸⁸ Le « *Pau-a-pique* » est une technique de construction ancienne. Elle consistait à entrelacer des bois verticaux, plantés dans le sol, et des poutres (vigas) horizontales, généralement en bambou attachés entre elles par des branches d'arbre. Ceux-ci forment ainsi un énorme mur perforé. Les trous sont bouchés avec l'argile, pour en faire un mur achevé. Les murs sont ensuite retouchés ou non et peints avec de la chaux. Wordnet 2.0, Princeton University, Memodata, Edited and powered by Memodata.

⁸⁹ COSTA (1927), LOBATO (1961) et SOARES-ZILHÃO (1938), cité par MORAIS J. S., Op. cité, p. 65 et 218. Voir également LIMA A. P., Op. cité, p. 24.

⁹⁰ LOBATO A. 1961 p. 79, cité par MORAIS J. S., *Maputo, Património da Estrutura e Forma Urbana, Topologia do Lugar*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, p. 65.

⁹¹ LIMA A. P., « *Casas que fizeram Lourenço Marques* » Revista Studia n° 24, Agosto, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1968, p. 19.

chambres, une salle à manger, et en bloc séparé la cuisine, réserve ou placard à provisions (ou garde-manger), et une latrine très primitive. Les *cumeeiras* (ou faitages), sont mises à un niveau élevé pour faciliter l'écoulement rapide des eaux des pluies ainsi que pour assurer la fraîcheur à l'intérieur de la maison. Ces chaperons élevés ont l'avantage de créer un très grand vide d'air intérieur, qui dans beaucoup de cas joue un rôle de ventilateur. Ils servent également à empêcher que les vents enlèvent les toitures en zinc, comme c'était souvent le cas. Selon A. de Castilho, cité par A. P. de Lima, les effets des vents affectant Lourenço Marques sont freinés avec l'avènement des constructions en hauteur. Les maisons en bois et zinc sont plus tard perfectionnées et construites sur des pilotis en mortier hydraulique, pour éviter les infiltrations, toujours en gardant le plancher rehaussé (pour assurer une meilleure ventilation et une plus grande défense contre les parasites et les serpents) à une hauteur entre 60 et 80cm du sol.⁹² Selon les récits d'Eduardo de Noronha, cité également par A. P. de Lima, à Lourenço Marques en 1877, 31 maisons ont de terrasse, 27 ont une toiture en zinc, 50 en tuile, 4 en bois, 2 en paille, et 11 en construction et deux en ruines. Il ajoute : 62 maisons sont en pierre et 65 en bois et adobe. En ajoutant le nouveau bourg et la colline en face, à la même année, il existe une maison ayant toiture en fer, 15 en tuile, 19 en bois et 33 en paille.⁹³ Le zinc, comme nous avons décrit, un élément importé de l'Europe, est consécutif à l'afflux des nouveaux courants qui ont contribué à la formation de Lourenço Marques.



⁹² LIMA A. P., « Casas que fizeram Lourenço Marques » Revista Studia n° 24, Agosto, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1968, pp. 27 et 28.

⁹³ NORONHA E., « O Distrito de Lourenço Marques e a Africa do Sul », Lisboa, 1895, p. 98, cité par cité par LIMA A. P., Op. cité., p. 35.



Fig. III.20: **Des constructions en bois et zinc, et à plancher rehaussé (à gauche).** Des constructions en bois et zinc, et à plancher rehaussé, le long de l'Avenida do Rei Manuel. Source: IICT. Voir également : *Maputo, Desenho e Arquitectura*, Corvaja L., p. 66.



Fig. III.21: **Des constructions en bois et zinc, à plancher rehaussé et assises sur un socle.** Source: (ph. 25. Lachartre B.).

L'évolution des formes des constructions, tout au cours de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, est liée à l'adoption de nouvelles typologies de maisons. L'on trouve, par ordre croissant, les types *barracão* (baraque), habitation pauvre, *moradia* (maison basse, entourée de vérandas)

jumelée, chalet et *palacete* (petit palais, manoir) colonial. Les maisons comprenant les quatre premiers types, installés directement au sol ou à plancher rehaussé assise sur des pilotis, n'ont qu'un rez-de-chaussée. Au début, elles ont des toitures en zinc et les faitages sont en angle aigu, du genre des maisons suisses, et pour des raisons d'économie du zinc et de protection contre les vents, l'angle des faitages est plus tard abaissé à la hauteur normale. Les toutes premières baraques installées à Lourenço Marques sont les 19 en bois et zinc amenées de Lisbonne, lors de l'avènement de l'Expédition de Travaux Publics de J. Machado le 7 mars 1877. Elles sont installées sur la colline de Maxaquene et plus tard servent comme infirmerie de l'hôpital. Les habitations pauvres sont les plus modestes des habitations des pionniers au début de l'introduction du zinc dans la construction civile entre 1866 et 1875. Elles sont construites au niveau du sol, sans terrasse ou balcon. Elles sont condamnées très tôt, par le fait qu'elles n'offrent pas le minimum de confort contre les rigueurs du climat ni la moindre défense contre les parasites. Ces maisons de type rudimentaire se trouvent plus tard dans les premiers quartiers indigènes (Xipamanine et Munhuana) installés extra urbem, après le dépassement du périmètre du préside. Ensuite, les maisons jumelées sont très connues à l'époque sous les noms de *pontões* (pontons) ou des constructions en *comboio* (convoi). Elles se sont popularisées au dernier quart du XIX^{ème} siècle, à cause du besoin d'économie des terrains. Par ailleurs, les riches se sont appropriés les habitations de ce type pour les sous-louer, les principaux locataires étant les célibataires et les couples sans enfants. Le type chalet, découlant d'influences étrangères, est une habitation élégante, utilisée par les pionniers devenus riches. Elles sont disséminées, à la fin du même siècle, dans les zones huppées des nouvelles extensions, comme Ponta Vermelha et Polana. Le *palacete* colonial est un type plus avancé de construction en bois et zinc, et son architecture joue beaucoup sur le volume des formes. Un exemple de cet type est la *Casa de Ferro* (ou maison en fer)⁹⁴, importée en pièces démontées de la Belgique en 1893, pour abriter le gouverneur général de Lourenço Marques.⁹⁵

⁹⁴ Elle est composée par des éléments métalliques. Des expériences similaires ont été réalisées en France, basées sur les projets de l'ingénieur Gustave Eiffel, destinées à d'autres pays, en particulier les territoires sous occupation coloniale. A Luanda (Angola) par exemple, il existe une maison similaire. CORVAJA L., *Maputo, Desenho e Arquitectura*, Maputo: Edições FAPF, 2003, 114p, cartes et ill. 1^a Edição italiana: *Maputo, città capitale del Mozambico*. Disegno e architettura, Fratelli Palombi Editori, Roma 1998, p. 78 et 79.

⁹⁵ LIMA A. P., Op. cité, pp. 40 - 43.

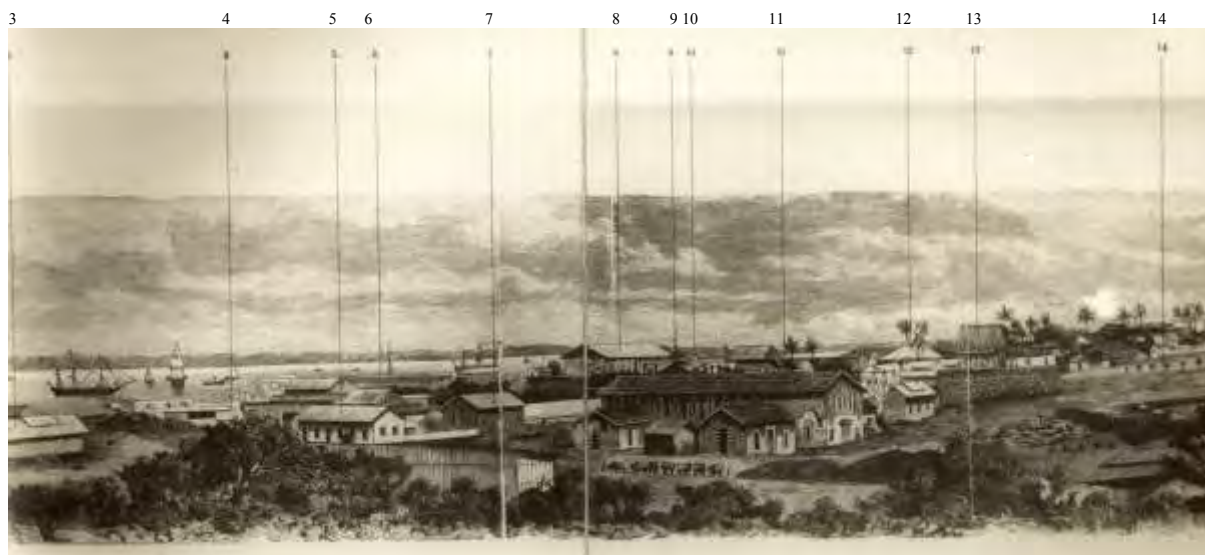


Fig. III.22: **La ville et le Port de Lourenço Marques en 1884.** Légende : 2 et 3- pont et entrepôt. 4- pont et entreprise Allen wack (plus tard dock). 5 et 7- pâtés de maisons où se trouve l'Hôtel Tivoli. 6- la forteresse. 8- ancien entrepôt de la douane. 9- Capitainerie du port. 10- ancienne douane. 11- prison. 12- magasin Regis Ainé, donnant sur la place 7 de Março. 13- Bâtiment des Travaux Publics. 14- Av. Dom Luís. Source: A.H.M.

C- La croissance urbaine du bourg

1- Les principes de la croissance urbaine

Les principes de croissance urbaine ont été établies par les morphologues italiens, Saverio Muratori et Gianfranco Caniggia, qui dès le début des années 1960 lancent les premières analyses de la formation des centres historiques. La tradition d'une analyse organique ou biologique de la ville est rattachée à la notion de croissance. Marcel Poète, Gaston Bardet, ainsi que Patrick Geddes et Raymond Unwin, dressent eux aussi des éléments importants complémentaires. Ces principes sont repris et développés par JWR Whitehand, Philippe Panerai et Pierre Pinon⁹⁶. D'Arcy Thompson à son tour, effectue des réflexions inhérentes aux domaines autres que l'urbanisme, l'architecture, au niveau de la structure ainsi que de *grammaire générative* de la forme⁹⁷.

1.1- Définition

L'étude de la croissance des villes nous amène à appréhender d'une façon globale un

⁹⁶ WHITEHAND JWR, « Continuity and Discontinuity in the Urban Landscape. A geographer's view », in Attilio PETRUCCIOLI (éd.), *Rethinking the Nineteenth-Century City*, Harvard University et MIT: Cambridge (Mass.), Aga Khan Program for Islamic Architecture, 1998, pp. 121-129; PINON Ph. et al., *Composition urbaine, I- Repères*, op. cit., 106 p. et PANERAI P. et al., *Analyse urbaine*, op. cit., 185 p.

⁹⁷ PANERAI Ph., DEPAULE J-C. et DEMORGON M., *Éléments d'analyse urbaine*, Bruxelles : A.A.M., 1980 (nouvelle édition entièrement refondue sous le titre *Analyse urbaine*, Marseille : Parenthèses, collection Eupalinos, 1999), p. 51.

terrain d'étude permettant une vision historico-dynamique et une interprétation morphogénétique, permettant également de relever des points clefs des métamorphoses précédentes.⁹⁸

La croissance peut être définie comme l'ensemble des phénomènes d'extension et de densification d'une agglomération, appréhendés d'un point de vue morphologique. L'accroissement de son potentiel économique ou le renforcement de ses fonctions institutionnelles est à son tour désigné par développement. Si l'on suit une logique linéaire, il s'avère que la croissance suit le développement économique et l'augmentation de la prospérité ; par exemple le plan de trois canaux relève de la réussite d'Amsterdam ; au XIX^{ème} siècle l'extension de Manhattan découle de l'afflux de population ainsi que de la montée en puissance de la fonction du port de New York⁹⁹.

Pour construire une analyse sur la croissance d'une *urbe*, des concepts d'analyse s'avèrent incontournables. Très peu d'études concernent Lourenço Marques, ainsi l'urbanisme de cette ville n'est pas encore complètement théorisé. Pour suivre cette analyse nous allons emprunter l'essentiel des principes évoqués par Ph. Panerai et al., dans un premier temps, pour dans un deuxième temps mettre en place, à travers ces concepts, une interprétation de la croissance de Lourenço Marques. Ainsi, les croissances peuvent être spontanées¹⁰⁰ ou dirigées. Il existe des pôles, des lignes de croissance, des barrières, des bornes. L'analyse morphologique de villes comme Francfort, Milan, Paris ou Vienne, montrent la persistance des traces romaines, l'entassement médiéval à l'intérieur du périmètre d'une enceinte dominée par la cathédrale, le débordement des faubourgs aboutissant à une nouvelle enceinte, les grands tracés classico-baroques et la nouvelle relation au territoire, la consolidation de la ville au XIX^{ème} siècle par la *grosstadt* puis l'apparition du chemin de fer et de l'industrie engendrant un premier éclatement. Les outils sont à même d'être appliqués à tous les types de villes, à condition de tenir en compte lors de l'observation de la ville, des caractéristique propres à chaque territoire. Les travaux de départ sont effectués à partir d'exemples français, qui comportent une observation des villes, des bourgs et des villages, aboutissant à un ensemble d'hypothèses, qui sont ensuite validées par les recherches italiennes. La recherche et l'enseignement viennent systématiquement en aide, à travers la vérification et le perfectionnement des notions, en réalisant des analyses sur des villes n'appartenant pas au monde occidental. L'analyse de la croissance d'une agglomération s'avère indispensable quand on cherche à effectuer une lecture globale de celle-ci dans une vision

⁹⁸ ROUX J.-M., *Tissu industriel et tissu urbain. Les territoires de l'industrie de la soie à Saint-Etienne et Macclesfield*, Grenoble, Thèse de Doctorat d'Urbanisme, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2004, p. 132.

⁹⁹ PANERAI Ph., et al., op. cité, p. 51.

¹⁰⁰ La croissance est de l'ordre de la règle, pour ce qui est des croissances planifiées et de l'ordre de la coutume pour ce qui est des croissances coutumières. ROUX J.M. et BELLI-RIZ P., *Morphologie Urbaine*, cours et travaux dirigés, Institut Universitaire Professionnalisant « Aménagement et Développement Territorial », Institut d'Urbanisme & Institut de Géographie Alpine de Grenoble, 2002-2004. cit. par J.M. ROUX, op. cité, p. 133.

dynamique. La cohésion interne à la ville est consécutive aux périodes de stabilité, auxquelles succèdent des moments de ruptures émanant des importantes extensions, des brusques avancées vers l'intérieur. Ainsi, la phase actuelle peut être vue comme une phase précaire de l'évolution. Enfin, la croissance s'oppose au principe de ville-musée, œuvre finie, fixée, figée,... Ce principe est également partagé par le mouvement moderne visant l'établissement de l'ordre et prévenir les débordements. L'amorce de l'analyse d'une agglomération porte sur l'étude de sa croissance, permettant ainsi de la saisir globalement, ainsi l'observation des détails intervient *à posteriori*, en renforçant la vision globale.¹⁰¹ C. Aymonino, affirme à ce propos que : « *La forme urbaine est un processus continu [...] et, s'il est possible de la décrire ou de la caractériser à une période précise, on ne peut négliger, pour la comprendre, l'étude des périodes antérieures qui ont conditionné son développement et l'ont littéralement formée* »¹⁰²

1.2- Croissances continue et discontinue

Les croissances comportent deux modes, la croissance continue et discontinue, cette distinction étant assise sur la continuité spatiale d'une agglomération. De plus, les modalités pratiques peuvent être différentes, en fonction de la dimension des agglomérations ainsi que de la façon dont l'analyse est conduite ; en effet, une croissance discontinue au niveau du détail peut être perçue dans une perspective plus ample comme une croissance continue. Les extensions d'une agglomération peuvent, dans chacune des phases d'évolution, être effectuées dans le prolongement direct des parties précédemment construites. C'est que l'on appelle *croissance continue*. Il y a un noyau initial qui en général est entouré par une enceinte, lorsqu'il y a croissance, il y a démolition d'une partie de l'enceinte initiale puis création d'une nouvelle enceinte. Mais à l'extérieur des enceintes, il y a parfois des constructions. La croissance de la ville, à des époques plus récentes, peut donc se faire par annexion des faubourgs.

Le développement *organique* des villages ou des bourgs, vu à une dimension plus petite, témoigne bien de cette croissance continue qui, par le fait qu'elle n'est pas bornée par une enceinte, est effectuée jusqu'en 1914 par des ajouts consécutives en gardant une cohérence d'ensemble. Les voies d'accès au village ont une fonction de support et les extensions se sont ensuite raccordées en maintenant la continuité. Ce processus peut être également répliquable aux grandes villes, bien qu'en dépit de leur dimension elles relèvent d'une orientation par une logique de chemin plutôt que par un plan d'ensemble ou de lotissement. Des villes brésiliennes étalées le long des routes témoignent de cette logique d'orientation. Elles se glissent entre les collines et

¹⁰¹ PANERAI Ph., et al., op. cité, pp. 52-54.

¹⁰² AYMONINO C., BRUSSATI M., FABBRI G., LENS M., LOVERO P., LUCIANETTI S., ROSSI A., *La città di Padova, saggio di analisi urbana*, Roma, Officina, 1966, cité par PANERAI Ph., op. cité, p. 54.

aboutissent à la création d'importantes agglomérations¹⁰³, qui connaissent toutes des développements linéaires.¹⁰⁴ Pour ce qui est de Lourenço Marques, nous observerons plus loin que le noyau primitif connaît enfin une croissance continue *tardive*, après avoir fait l'objet d'une tentative d'extension par deux plans de lotissement, qui cherchaient tous les deux à favoriser une croissance discontinue par rapport au vacuum primitif.

1.3- Le modèle anglais

Une occupation plus ouverte du territoire avec des ruptures constituées par de la végétation ou des plantations agricoles, qui se localisent à cheval entre les parties anciennes et les extensions plus récentes, est appelée une *croissance discontinue*. Les discontinuités dans l'occupation du territoire, ont été théorisées sur le principe des *citées satellites*¹⁰⁵ par Ebenezer Howard et Raymond Unwin en Angleterre, et par Ernst May en Allemagne. Ces *citées satellites* sont pensées comme une alternative à la croissance continue des zones périphériques résidentielles qui se sont créées au cours de la dernière moitié du XIX^{ème} siècle, en suscitant ainsi quelques préoccupations vue leur proportion. La croissance discontinue nous permet par ailleurs d'appréhender la formation des villes anciennes. A titre d'exemple la formation de Venise témoigne d'un phénomène où des petits îlots sont construits indépendamment les uns des autres pour ensuite être relié et donner naissance à la forme actuelle de la ville. Des villes, faisant face à des situations géographiques identiques, comme c'est le cas d'Amsterdam, ont une croissance continue et radioconcentrique. Dans un autre exemple, l'on observe que depuis le XVII^{ème} siècle Londres se voit dépourvu d'enceinte ainsi que de centre unique. Ce phénomène présente l'image d'une addition des bourgs et faubourgs, susceptibles d'être aisément identifiables au niveau de l'ensemble urbain, comme Hampstead, Hammersmith, Chelsea, Clapham..., pendant une longue période, situés loin du bourg voisin, sont par ailleurs actuellement rassemblés par l'immensité des lotissements suburbains.¹⁰⁶ Le bourg de la Ponta Vermelha (Vila da Ponta Vermelha) près de Lourenço Marques, par exemple, est implanté à l'extrémité de la colline, loin du noyau ancien, et témoigne ainsi d'une discontinuité par rapport au noyau primitif et à la tradition d'une croissance continue, jusqu'au moment où il est englobé par les extensions successives du vacuum de Lourenço Marques.

A l'aube du XX^e siècle, les méfaits de l'industrialisation en Angleterre font apparaître

¹⁰³ Au vu des aménagements des plages ainsi que des quartiers, les extensions successives de Rio ont créés une cité linéaire, à laquelle se rattachent des agglomérations comme Gloria, Flamengo, Botafogo, Leme, Copacabane...

¹⁰⁴ PANERAI Ph., et al., op. cité, pp. 55-58.

¹⁰⁵ HOWARD E., Les cités-jardins de demain [1898, Tomorrow : A Peaceful Path to Real Reform], Dunod, Paris, 1970, et R. UNWIN, L'étude pratique des plans de villes [1909], Paris, L'Equerre, 1981 (1^{re} traduction française : 1922), cité par ¹⁰⁵ PANERAI Ph., et al., op. cité, p. 58.

¹⁰⁶ PANERAI Ph., et al., op. cité, p. 58.

une réaction, qui se traduit entre autres par le biais d'un ouvrage théorique sur le titre *Tomorrow : A Peaceful Path to Real Reform*, publié par Ebenezer Howard¹⁰⁷, mais l'industrie, contrairement à ce qui arrivait en Europe continentale, ne met pas en cause ni un mode défini de croissance urbaine ni l'éclatement de la ville. Depuis le XVII^e siècle, la ville anglaise se compose d'une addition d'opérations de lotissements ayant une absence de logique d'ensemble. L'architecte-urbaniste danois S. Rasmussen décrit ce modèle urbain dans son ouvrage « Londres »¹⁰⁸. En 1909 l'ouvrage « Town Planning in Practice »¹⁰⁹ de l'architecte-urbaniste anglais R. Unwin s'approprie les principes fondamentaux régissant la constitution et l'évolution de cette ville considérée comme fractale et s'attache à apporter des corrections à certains de ses défauts. Rasmussen, prenant appui sur ce modèle londonien, cherche à apporter un enseignement de l'histoire pour la construction des villes de l'actualité et met ainsi en lumière les toutes premières explications sur la forme urbaine de la ville anglaise. « Scattered city » ou ville dispersée, Londres est une ville dont la constitution trouve son origine au Moyen Âge ainsi que à la renaissance où la ville comporte deux parties, à savoir la City, cœur du pouvoir des marchands et Westminster, le cœur des pouvoirs politico-religieux. Si cette dualité de forme urbaine est répandue dans les villes moyenâgeuses de l'Europe continentale, ces noyaux ne deviennent pas des pôles de croissance. La City of London demeure dans ses murs d'origine romaine. Le pourtour *intra-muros* ne subit pas d'extension tout au long du moyen-âge, et les liens de la population intra-muros sont renforcés par la volonté des marchands de limiter l'accès au statut de bourgeois.

Les marchands, les seigneurs, les activités qui ne trouvent pas place à l'intérieur des enceintes de la City doivent s'installer à l'extérieur, ce qui alimente une croissance urbaine discontinue. Les équipements politiques et religieux privilégie Westminster, de nombreux faubourgs villages s'implantent au croisement de grands axes vers Londres, les entrepôts des marchands ou les domaines de l'aristocratie privilégie l'implantation sur les rives de la Tamise. Les grandes familles du royaume ainsi que les institutions religieuses privilégient l'occupation des vastes espaces interstitiels. Parce que l'Angleterre est une île, Londres, entendue ici comme la somme de la City et des boroughs n'a jamais eu de remparts qui s'oppose à sa croissance. La ville se présente comme ouverte sans besoins de fortifications grâce à la protection des océans par marine. La croissance urbaine devient importante et incontrôlable au XVII^e siècle, car la

¹⁰⁷ La cité-jardin est théorisée par Ebenezer HOWARD en 1898. Raymond UNWIN et Barry PARKER sont chargé de la mise en pratique. HOWARD E., Les cités-jardins de demain (traduction de Tomorrow : A Peaceful Path to Real Reform), essai introductif Lewis Mumford, présenté par R. Auzelle, Paris, Dunod, 1969, 125 p.

¹⁰⁸ RASMUSSEN S. E., *Londres*, Paris, Picard, 1990 (1^{ère} éd. en 1934 à Copenhague), 367 p. En 1967 est publiée la version anglaise sur le titre London, The Unique City, Cambridge (Mass.), M.I.T. press.

¹⁰⁹ L'ouvrage « Étude pratique des plans de villes » publié en 1922 est la traduction française de « Town Planning in Practice, An introduction to the art of designing cities and suburbs ». Les principes de cet ouvrage sont à en suite adaptés aux particularités françaises par Léon Jaussely (loi sur les Plans d'Aménagement, d'Extension et d'Embellissement), sous « Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension ». Paris, l'Équerre, 1981, 373 p.

population privilégie les faubourgs, s'y ajoute le surpeuplement de la City, également à l'époque où les Huguenots privilégient les villages de Bethnal Green et Spitalfields. Pour changer cette situation, la municipalité et la royauté interdisent, par une déclaration de la reine Elisabeth en 1580,¹¹⁰ la construction dans un rayon de trois miles *extra-muros* et l'occupation d'une maison par plus d'une famille, pourtant si cette déclaration cherche une protection en faveur des marchands de la City contre les nouveaux arrivants, elle ne comporte pas un caractère urbanistique. Ainsi, le but de freiner le gonflement démographique n'est pas tenu, par contre elle encourage une croissance discontinue de l'espace. En 1666, le feu dévaste la City ainsi que les faubourgs ouest. L'absence de moyens, des ressources ainsi que d'une autorité ne permet pas à la couronne de mettre en place un plan général de reconstruction. Les propriétaires réclament leurs terrains et le gouvernement se charge seulement de l'élargissement des voies et de la réglementation de la hauteur des nouvelles constructions¹¹¹.

Les murs romains composaient une étroite barrière sur le pourtour de la ville. Les villes du Moyen-âge n'étaient pas toujours denses et surpeuplées, les fortifications étaient souvent en dehors, en privilégiant des espaces *intra-muros* destinés aux jardins ou des champs. Si l'on compare Paris, Cologne et la City of London, l'on constate que cette dernière était très dense, ayant un périmètre très réduit, mais les remparts n'ont pas été repoussés, le coût de déplacement des murailles étant jugé trop onéreux. La City of London ne s'est jamais étendue sur l'espace extra-muros, et reste telle quelle, pendant que d'autres villes se développent de façon concentrique. Les organes du gouvernement et les marchands privilégient le pôle commercial du pays. La compacité intra-muros conduit Londres à développer une occupation extra-muros, qui devient une ville dispersée.



Fig. III.23: Londres, Westminster et les faubourgs (1086). Source: S. E. RASMUSSEN, *Londres*, op. cité, p. 28

¹¹⁰ RASMUSSEN S. E., op. cité, pp. 66 - 67.

¹¹¹ BENEVOLO L., *Histoire de la ville*, Marseille, Editions Parenthèses, 2000, p. 351; traduzione de: Storia della città, Gius. Laterza & figli, Roma-Bari, 1975.



Fig. III.24: **Limites communales dans le London County (1933).** Source: S. E. RASMUSSEN, *Londres*, op. cité, p. 29.

1.4- La città diffusa

Un autre modèle d'interprétation de la croissance d'une ville est celui de la *ville diffuse*. Développé initialement sous le nom de *città diffusa* par des théoriciens italiens (consacré à ces nouvelles formes d'urbanisation, qui intègre de grands espaces naturels ou agricoles) au cours des années 1990, tels que F. Indovina, et Bernardo Secchi et P. Viganò..., et devient depuis un patrimoine commun à tous les urbanistes italiens.¹¹² Il est ensuite utilisé par des chercheurs français tels que G. Novarina¹¹³. La ville peut être diffuse ou compacte, ceux-ci étant deux modèles extrêmes (quasi théoriques). Cela dépend également de l'échelle de lecture de la ville. La figure de la ville moderne par exemple requiert de nouveaux outils réglementaires et d'observation. A. Rossi et B. Secchi sont d'accord sur le caractère fractal et discontinu de la ville contemporaine ainsi que la dispersion de ses espaces¹¹⁴. La *ville diffuse* s'étend entre les mailles du réseau des *megacities* (mégacités). « *La majeure partie de cette città diffusa ne naît pas autour des megacities comme une lointaine et extrême périphérie, elle n'a pas derrière elle un processus de suburbanisation qui la ferait ressembler aux suburbs américains, ou aux « masterplanned communities » [...] ou encore moins aux « gated communities »*¹¹⁵ [...]. *La città diffusa est plutôt*

¹¹² Le terme de ville diffuse (« città diffusa ») est utilisé par la première fois par F. Indovina, et repris en suite par B. Secchi dans ses différentes publications, particulièrement dans son dernier ouvrage *Prima lezione di urbanistica*, Rome, Laterza, 2000 p.

¹¹³ NOVARINA G., « Ville diffuse et système du vert », *Revue de Géographie Alpine*, 2003, n° 4, pp. 9 – 17.

¹¹⁴ ROSSI A., *L'Architecture de la ville*, Paris, Gollion, 2001, pp. 100 – 104.

¹¹⁵ Selon décrit Renaud Le Goix, « *quartiers résidentiels enclos, dont l'accès du public est contrôlé, les gated communities sont devenues depuis une vingtaine d'années une forme majeure de l'espace périurbain. Ces produits du marketing immobilier fonctionnent, par le nombre d'équipements de loisirs qu'ils offrent, comme de véritables parcs à thèmes résidentiels. Ils s'inscrivent, par leur mode de gestion privé, dans une volonté individuelle et collective d'instaurer une*

le résultat d'un processus spontané de réutilisation de morceaux de la ville ancienne (y compris de parties de la périphérie) et de densification de la campagne »¹¹⁶. La città diffusa se fonde sur la « disponibilité immédiate de biens concrets, au premier rang desquels la maison individuelle avec son jardin, son garage et son atelier, les services gérés et contrôlés localement (l'hôpital et les transports) et sur les avantages sociaux liés aux réseaux d'interconnaissance »¹¹⁷.

D'autres facteurs peuvent contribuer à la formation d'une ville diffuse. Ces facteurs, selon F. Indovina, suivent une sédimentation en trois phases : *« une première phase qu'il est possible de placer sous le signe de la réalisation "locale" des meilleures conditions d'habitation. L'accession aux niveaux économiques plus élevés, amène les couches sociales intéressées à chercher une meilleure condition d'habitation dans une aire restreinte. Cette phénoménologie peut avoir amené également un repositionnement de la population à l'intérieur de la commune elle-même, avec l'abandon du "centre" par un établissement à la campagne urbanisée »*. En suite il se présente *« une deuxième phase sur laquelle prévaut l'immigration "limitrophe", c'est-à-dire encore de l'aire restreinte mais aussi, la couche sociale d'un niveau économique modeste de la "ville". Ceux flux d'attraction renforcent les processus d'urbanisation diffuse aussi par leur faible possibilité économique »*. Enfin, il suit *« une phase dans laquelle prédominent un flux d'immigration de provenance urbaine et d'une couche sociale moyenne. Phase, caractérisée non par un phénomène d'attraction, mais plutôt par un phénomène de "fuite" de la ville »¹¹⁸*, c'est une phase qui comporte une dynamique positive de l'offre d'habitation. De plus, la ville diffuse est caractérisée par une diversité de configurations à basse densité, un niveau élevé de connexions multiples du type horizontale (infrastructure), et un territoire caractérisé par l'absence de hiérarchie spatiale.

Cette façon de concevoir la ville a été préfigurée par I. Cerdà au 19^{ème} siècle. En effet, il propose un modèle d'interprétation de l'évolution des villes au cours de l'histoire. Il considère que *« la nécessité du logement est à l'origine de l'urbanisation »*. Aussi l'urbanisation n'est constituée que s'il existe des groupements d'abris et par conséquent des réseaux de communications assurant le raccordement de ces groupements. L'urbanisation découle donc d'un rapport dialectique entre *vivienda* et *viabilidad*. Il n'existe en effet pas de ville qui ne soit pas

séparation entre l'intra-muros et les quartiers environnants : séparation à la fois politique et sociale, voire fondée sur une discrimination (par l'âge, ou discrimination ethnique jusque dans les années 1960), dans le but de défendre la valeur de l'investissement immobilier et l'exclusivité du lieu ». R. LE GOIX, « Les gated communities à Los Angeles : morceaux de ville ou territoires à part entière ? » Conférence réalisé le samedi 05/10/2002 à géomatique du FIG de Saint Dié. http://xxi.ac-reims.fr/fig-st-die/actes/actes_2002/legoix/article.htm.

¹¹⁶ SECCHI B., « La ville européenne contemporaine et son projet », In CHALAS Y. (dir.), « L'imaginaire aménageur en mutation », Paris, L'Harmattan, 2004, p. 142.

¹¹⁷ SECCHI B., id. pp. 142 - 143.

¹¹⁸ INDOVINA F., MATASSONI F., SAVINO M., SERNINI M., TORRES M. et VETTORETTO L., *La città diffusa*, Istituto Universitario di Architettura di Venezia, Dipartimento di analisi economica e sociale dei territorio (DAEST), Venezia, 1990, pp. 27 et 28, 34 et 35.

reliée à la viabilité universelle : « *l'urbe, considérée comme un appendice de la grande voirie universelle, n'est rien de plus qu'une sorte de halte plus ou moins étendue, plus ou moins complexe, plus ou moins importante selon le nombre d'entrepôts et de maisons qui la composent* »¹¹⁹. L'évolution de la ville se résume donc au développement d'un réseau de communications, qui vise à couvrir l'ensemble du territoire, et à l'urbanisation qui l'accompagne. Le passage d'une économie assise sur une activité pastorale à celle basée sur l'agriculture, et ensuite la croissance des échanges marchands, donnent origine à des formes d'« *urbanisations combinées simples* », appelées également « *urbanisations ruralisées* », qui se caractérisent par un réseau dense de voies et de chemins, aux carrefours desquels s'implantent des noyaux urbains plus ou moins peuplés. L'*urbe* ne peut donc être dissociée de la région qui l'entoure, dans laquelle I. Cerdà voit le champ d'action de la ville.

Le processus d'urbanisation, doit être ainsi compris comme le remplissage graduel d'un territoire rural déjà structuré par le réseau de voirie ainsi que par l'ensemble des bourgs et villages. I. Cerdà prend ainsi le contre-pied des analyses courantes qui décrivent l'urbanisation comme un processus de croissance à partir d'un noyau initial dense et compacte. L'image de la tache d'huile nous conduit à un liquide qui déborde du récipient que constitue la ville enserrée dans ces fortifications. I. Cerdà anticipe les analyses contemporaines des précurseurs italiens (F. Indovina, B. Secchi et P. Viganò...) qui nous avons cité précédemment, qui montrent que la ville diffuse (*città diffusa*) ne peut être comprise que sur la base de la structure territoriale rurale qui la précède¹²⁰. Pour I. Cerdà, cette urbanisation ruralisée éparpillée est une sorte d'idéal. Il affirme que : « *A chaque progrès de l'humanité, l'urbanisation ruralisée, qui est la seule véritablement adaptée à l'homme et à sa famille, a toujours perdu quelque chose de précieux. Son sort est celui de la liberté individuelle qui, à mesure que la culture et la civilisation progressaient, a subi constamment de nouvelles réductions* »¹²¹. Elle est en effet la seule qui permet à l'être humain de vivre en maison individuelle. Il ajoute : « *la maison-habitation est le premier parmi les éléments de l'urbanisation. Elle y joue le même rôle que la famille au sein de l'organisme social* »¹²². « *Elle est la seule qui convienne aux exigences de la nature humaine* » précise-t-il.¹²³ Cette prise de position au profit de formes dispersées d'urbanisation est à associer au reproche radical que I. Cerdà adresse à tout ce qui peut limiter l'extension de la ville. Les fortifications, ainsi que les limites administratives (que sont les octrois ou les frontières communales), empêchent de manière arbitraire le processus naturel d'adaptation de l'urbanisation au progrès des moyens de

¹¹⁹ CERDÀ I., *La Théorie Générale de l'Urbanisation*, Les éditions de l'Imprimeur, 2005, p. 124.

¹²⁰ INDOVINA F. et al., op. cité, pp. 27 – 35. ; VIGANO P., *Territori della nuova modernità*, Electa Napoli, 2001.

¹²¹ CERDÀ I., op. cité, p. 167.

¹²² CERDÀ I., op. cité, pp. 133 - 134.

¹²³ CERDÀ I., op. cité, p. 134.

communication. Elles aboutissent à figer une situation foncière, conduisent à une insuffisance immobilière qui se traduit par la hausse des prix et des loyers, en conséquence.

1.5- Les éléments régulateurs de la croissance

Dans certains cas, l'étalement des villes relève de l'existence du foncier disponible, ce qui amène parfois à une faible desserte de certains quartiers, et dans d'autres les extensions s'effectuent de façon ordonnée et en fonction des dispositions physiques susceptibles de les orienter. L'analyse d'une évolution ordonnée, où la ville, dans chacune des phases de transformation de sa structure, se laisse lire facilement et de façon intelligible, suscite l'identification d'un ensemble d'éléments, appelés *éléments régulateurs*, selon Ph. Panerai et al. Ces éléments peuvent avoir des dispositions similaires qui l'on retrouve et de façon répétitive d'une ville à l'autre. Cette raison qu'il convient de les identifier de manière générale du point de vue théorique avant de se pencher en détail sur le cas de figure de Lourenço Marques. La croissance physique d'une ville est dirigée par deux éléments : le premier oriente l'extension et le deuxième la contient. Le premier peut être *la ligne ou le pôle* et le deuxième *la borne ou l'obstacle*.

Le support d'une croissance effectuée à travers une direction est appelé *ligne de croissance*. Ce sont les cas des routes le long desquelles naît une agglomération, et qui sont ensuite intégrées dans le système de voirie. Ces lignes peuvent ainsi être un canal, un axe monumental, une rivière, une voie ferrée, une autoroute... Ainsi, les lignes de croissance peuvent être appelées *naturelles*, lorsqu'elles s'inscrivent dans le site avant l'urbanisation et *artificielles*, quand elles viennent « déposer leur marque » tout au début de l'extension. Les lignes naturelles ou artificielles s'inscrivent toutes dans un territoire et relèvent de la géographie du site ainsi que des usages anciens du sol... Elles peuvent se trouver à l'intérieur d'un réseau, ainsi la croissance ne relève pas tout simplement d'un développement intrinsèque de l'agglomération, mais également des tensions qui se produisent à l'intérieur d'un réseau d'agglomérations à différentes échelles. Des faubourgs, bourgs, villes, se sont développés ou étendus les uns beaucoup plus que les autres, bien qu'ils soient tous traversés par des grandes routes nationales, ou des autoroutes... Cette croissance inégale est en partie due à la centralisation ancienne de certains pays et à l'attraction de la capitale sur la province. L'identification des lignes de croissance ne doit pas se borner à une analyse des tracés géométriques, sans que soient prise en compte les tensions qui s'opèrent à différents échelles, qui changent au cours du temps. Les extensions anciennes s'expliquent par l'orientation de la croissance du bourg ou village, qui est liée à la présence d'un moulin, une mine, un manoir,... d'une sortie d'une autoroute, d'une gare ou d'un aéroport, etc.

Une ligne de croissance opère entre des pôles, et son rôle à l'intérieur d'un réseau n'est pas limité à définir un tracé pour l'alignement des éléments bâtis, mais de fournir une structure (ordonner le tissu de part et d'autre, régler les croissances secondaires et les densifications). L'interprétation de la structure des urbanisations anciennes est chose aisée lorsque les dimensions du groupement sont modestes, lorsque les familles typologiques et la continuité sont facilement repérables (dans le cas par exemple des faubourgs).

Un groupement, qui est placé au point d'origine de la croissance et qui génère la formation du tissu, ainsi que les fragments de croissances linéaires ou croissances secondaires, est appelé *pôle de croissance*. C'est un centre initial à partir duquel s'opère la croissance et, dont le rôle est évident dans l'évolution d'une agglomération, cependant en harmonie, d'autres pôles viennent ordonner la croissance, en s'établissant dans un système complexe par des tensions à l'intérieur du réseau. De nombreuses villes médiévales se structurent dès l'origine de manière bipolaire, ce qui concrétise sur le terrain le partage des pouvoirs, entre un château et une abbaye, une cité et place du marché. A Rodez, il existe un noyau double, la cité de l'évêque et le bourg. A Toulouse l'abbaye de Saint Sernin s'implante en dehors de la ville, ce qui crée une tension qui se concrétise par la rue du Taur. A Paris, l'on distingue la ville des commerçants sur la rive droite ; la cité et son palais sur l'île ; l'université rive gauche. L'on trouve également à Londres une dualité entre la City et Westminster.

D'autres points particuliers sont à noter du fait qu'ils constituent des lieux de passage quasiment obligatoires, comme les points de contrôle, ou les lieux de rupture de charge entre les différents types de transports..., constituent eux aussi des pôles de croissance. Le noyau primitif de Lourenço Marques, par exemple, est précisément un pôle de croissance issu d'un lieu de rupture de charge... L'on observera plus loin (en 1887) lors de la matérialisation du premier plan d'extension, la claire identification du noyau primitif de Lourenço Marques, en tant que pôle de croissance. Le croisement des voies, le sommet, le pont ou le gué, le port ou le col suscitent des activités et des établissements et deviennent des centres secondaires. Des constructions viennent s'installer et contribuent à l'extension depuis le noyau ancien.

Les établissements religieux, les terminus des grandes voies de circulation avec leurs auberges, les douanes ou les péages jouent un rôle similaire. Le pôle apporte au tissu la marque d'un point singulier, qui découle d'un lieu de concentration issu d'une importance commerciale, et d'une valeur symbolique, qui au cours de l'histoire change. Des indices peuvent être décodés à travers l'analyse du tracé de voies, du type de maille structurant le tissu et du niveau de concentration des monuments. Au fur et à mesure de sa croissance l'agglomération perd la structure élémentaire du hameau, et devient un pôle, qui ne se résume plus à un point de rencontre

de voies ou de concentration de monuments, mais qui entre en relations avec différents pôles situés à l'origine en dehors de la ville et qui sont ensuite incorporés suite à sa croissance.

La croissance des villes se fait rarement le long d'une seule ligne mais plutôt en épaisseur. Une croissance multidirectionnelle organisée par plusieurs lignes, trouve son origine dans un pôle. L'éloignement des lignes principales donne lieu à des zones à moindre pression, vouées aux activités agricoles et faiblement bâties. Par ailleurs quand une ligne principale se divise, forme une fourche ayant de branches similaires ou inégales, une hiérarchie voit le jour, entre un axe principal et un axe secondaire. Il y a par ailleurs des dispositions imposant des croissances secondaires perpendiculaires à l'axe principal.

Un point d'arrêt ou un accident limitant une extension, un obstacle à une croissance linéaire est appelé *Borne de croissance*. L'obstacle s'impose pendant toute une période, ensuite il est levé ou dépassé et devient dans la plupart des cas, un pôle. Les obstacles peuvent être soit *naturels*, compris dans le site et la topographie et soit des constructions qui empêchent volontairement ou non l'agglomération de s'étendre. Lourenço Marques, un marécage empêche le noyau d'origine de s'étendre et cette situation imposée par cet *obstacle naturel* perdure jusqu'au dernier quart du XIX^{ème} siècle, au moment où il est desséché. La toute première extension peut ainsi voir le jour. Un cimetière, une prison, une gare, un rond-point, un foirail, un carrefour, un marécage..., peuvent s'imposer à la croissance d'une agglomération. Une énorme ferme peut également constituer un obstacle à l'extension du village quand elle se trouve sur un de ses accès. A l'arrière de cet obstacle, l'alignement et la continuité de maisons qui définissaient la voie ancienne laisse place à un système éclaté de lotissements et d'installations discontinues des activités marchandes. Souvent, un obstacle qui s'impose comme limite d'extension pendant une longue durée, devient une fois dépassée, le jalon qui marque la transition entre les différents modes de croissance imprimés au sol. Si la borne constitue un point de transition, elle peut également constituer le point de départ d'une croissance opposée.

Les *Barrières de croissance* peuvent être constituées par un obstacle naturel (un marécage, lac, cours d'eau, ligne de relief, changement de la nature du sol, une forêt) ou un obstacle construit (voie ferrée, un fossé, ligne à haute tension, enceinte, route, canal). Dans la plupart des cas, une barrière naturelle traduit une différence d'altitude entre deux territoires, et s'y superpose une limite administrative qui annonce une différence au niveau de la morphologie. En témoignent des enceintes fortifiées souvent installées loin du noyau originel, et qui comprennent en leur sein des zones non bâties et des zones vouées à l'extension des tissus ou à leur densification.

La constitution d'un tissu est essentiellement marquée par la présence des limites

physiques qui s'imposent au développement de l'agglomération. Des traces issues des anciennes barrières persistent dans les tracés viaires et parcellaires. A la Renaissance, les enceintes fortifiées, selon Carlo Aymonino cité par Ph. Panerai, ayant des contre escarpes ainsi que des bastions de grande épaisseur, ont malgré tout presque toutes disparu. L'enceinte de Constantinople reste intacte à Istanbul, des fragments des murailles romaines sont encore visibles à Barcelone, les traces des murailles de Philippe Auguste sont encore existantes à Paris. Indépendamment de la subsistance ou non de la muraille, de l'actuelle visibilité ou non de l'ancienne limite, le franchissement de ces éléments est d'une importance cruciale pour le développement du noyau primitif. Selon C. Aymonino cité par Ph. Panerai, le franchissement des limites, *« c'est le moment où la ville englobe l'enceinte et abandonne sa forme antérieure caractérisée architecturalement par la présence du mur. C'est le moment où il n'y a plus un dedans et un dehors, mais un centre et une périphérie au sens actuel »*.¹²⁴ Le franchissement de la barrière amène à une croissance comportant des éléments de la *même famille* et des prolongements des tracés des deux côtés de la barrière. Santiago est un exemple d'une maille qui est transposée au-delà de la barrière, par prolongement de la structure du noyau initial. En général, les différences entre les parties anciennes et les extensions, sont identifiées en fonction de la *densification du tissu*, du *tracé géométrique des voies et de parcelles*, et les *types observés de part et d'autre*. Pourtant l'on ne trouve pas toujours une similarité parmi les éléments ordonnateurs situés de part et d'autre de la barrière. En effet le franchissement de la limite peut aboutir au *passage d'une croissance dans l'étendue à une croissance linéaire externe*, ou au *passage d'une croissance linéaire à une croissance polarisée*, ou encore à un *éclatement de la barrière* où un tissu quadrillé laisse place à un tissu aléatoire.¹²⁵

1.6- Le tissu urbain du noyau

Un tissu¹²⁶ urbain est composé par trois ensembles, le réseau des voies, le découpage foncier et les constructions, tout en mettant en évidence les aspects permettant à l'ensemble des parties de la ville d'évoluer, tout en gardant la cohésion de l'ensemble et la lisibilité de la structure. Ce concept est appliqué aux tissus anciens marqués par une sédimentation historique, comme aux formes embryonnaires de l'urbanisation plus récente. L'analyse d'un tissu urbain

¹²⁴ AYMONINO C., et al., op. cit. Cité par Ph. Panerai, op. cité, p. 67.

¹²⁵ PANERAI Ph., et al., op. cité, pp. 58-68.

¹²⁶ Le mot tissu est une allégorie de tissage, textile... Est également une description imagée empruntée à la biologie (tissu végétal, osseux...) par comparaison. Le mot tissu urbain nous conduit à une vision locale qui *néglige* momentanément l'organisation de l'ensemble pour s'intéresser au contenu (à la substance, au remplissage). L'organisation est à la fois solidaire entre les éléments, et ayant une capacité susceptible de transformation, adaptation et de modification. Le mot tissu apposé à la ville, suscite une variation, une permanence, un renouvellement et une continuité. PANERAI Ph., et al., op. cité, p. 75.

relève de l'identification de chacun des ensembles, l'étude de leur logique ainsi que de leurs relations. Le « *rapport entre la typologie des édifices et la forme urbaine* » ainsi que l'étude de ses variations, selon Carlo Aymonino, sont à observer dans la ville. Il y a un rapport entre les trois ensembles, et ces derniers constituent un système suffisamment complexifié à l'image de la ville. Dès que l'on veut amorcer une analyse sur la ville, on commence par les voies. La mise en relation des axes routiers et des bâtiments publics révèle la structure monumentale et sa relation avec le site. Les grandes espaces publics évoquent la mise en place des monuments. En revanche, certains monuments génèrent des tracés. La permanence du parcellaire est à son tour l'élément qui assure le maintien de l'homogénéité au niveau du quartier en imposant des limites aux types de bâtiments à édifier. A Bruxelles et Londres par exemple, en dépit du mélange de différents types architecturaux, l'unité est assurée par la permanence du parcellaire étroit ayant des dimensions qui remontent au moyen âge. L'on observe également, que le noyau de Lourenço Marques partage lui aussi le même principe sur ses parcelles. L'analyse d'un espace public est effectuée en prenant en considération le système dans sa globalité, que constitue la structure de la forme urbaine, le système local organisant le tissu, et un espace spécifique capable d'être apprécié et analysé avec les catégories de l'architecture. L'existence d'un tissu urbain est fondée sur le rapport entre la rue et la parcelle¹²⁷. La structuration du bâti relève du rapport existant entre la rue et la parcelle, tandis que cette dernière est une unité du sol urbain dont l'orientation est effectuée à partir de la rue. Les constructions sont en retrait ou à l'alignement, isolées ou mitoyennes, basses ou hautes. L'espace public permet donc une solidarité des bâtiments, y compris ceux issus d'époques différentes.¹²⁸

2- Première phase de croissance de Lourenço Marques

Le développement de Lourenço Marques conduit à une densification du tissu du noyau urbain, et la saturation du périmètre impose une extension extra-muros. Lourenço Marques doit composer avec deux solutions, créer une nouvelle ville en haut de la colline ou parvenir à l'assèchement des marécages pour instaurer une extension continue.

2.1- L'éclatement du noyau urbain

Du point de vue morphologique, Lourenço Marques connaît une croissance comportant deux phénomènes : d'abord une densification et ensuite une extension de son territoire.

¹²⁷ Deux point ou quartiers sont raccordés par une rue. Cette dernière en assurant la desserte de deux ou plusieurs lieux, elle dessert latéralement à la fois les parcelles se situant de part et d'autre de la rue. Ces parcelles sont souvent positionnées perpendiculairement à cette voie, cependant quelques exceptions peuvent être trouvées annonçant des particularités liées aux traces des anciennes dispositions ou constructions ou encore la réalisation des nouveaux percements sans pour autant avoir effacé les parcellaires précédentes.

¹²⁸ PANERAI Ph., et al., op. cité, pp. 75-85.

L'accroissement de son potentiel économique ainsi que le renforcement de ses fonctions institutionnelles sont facteur de développement.

Au début de l'occupation du noyau, les autorités locales n'arrivent pas à imposer un minimum d'alignement des voies ainsi que de régularité de l'implantation des constructions. « *Au début, la ville était à peine formée par quelques maisons désordonnées, perdues entre les huttes en pailles. Ensuite a été graduellement appliquée une régularité et ont été constituées les rues qui existent encore aujourd'hui* »¹²⁹. Ensuite il y a un phénomène d'occupation de parcelles, d'abord éparpillées, ensuite un remplissage graduel, et enfin une densification de l'ensemble du périmètre du noyau, entouré par un enceinte.

1) Au départ Lourenço Marques subit une densification, c'est-à-dire une croissance sans extension du périmètre du noyau, sans dépasser ses limites ou barrières. Ainsi les nouvelles occupations s'attachent à combler graduellement toutes les réserves de terrain ce qui entraîne une lente saturation des espaces. Le marécage qui entoure le noyau initial, constitue un obstacle naturel à l'extension et empêche Lourenço Marques de suivre une croissance continue. La croissance est bloquée dès le début car des limites lui sont assignées.

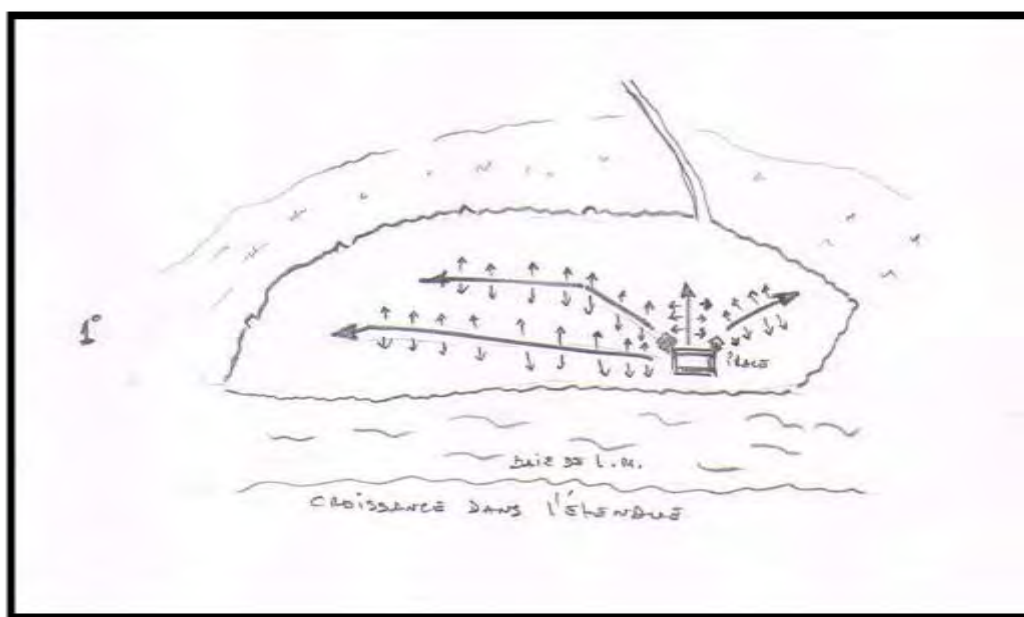


Fig. III.25: **Croissance dans l'étendue sur le périmètre du noyau ancien.** Source : Interprétation par l'auteur (T. Vales).

2) La route (de Lydenbourg) qui assure le raccordement entre le noyau et l'arrière-

¹²⁹ « *Ao princípio, a villa era apenas formada por algumas casas sem ordem, perdidas no meio de palhotas. Depois foi tomando pouco a pouco uma certa regularidade e formaram-se as ruas que ainda hoje subsistem* ». LONGLE A., Do Saneamento e Alargamento da Villa de Lourenço Marques. Pelo conductor d'Obras Publicas da provincia de Moçambique, S.S.G.L., Lisboa, 1887, p. 4.

pays, devient une ligne de croissance (artificielle), le long de laquelle naît une petite agglomération, qui sera ensuite intégrée dans le système urbain : « *Il y a eu une tendance notable à la construction des nouvelles habitations dans la direction de la route du Transwal, en abandonnant ainsi une partie du plan déjà projeté pour la ville haute. Cette situation s'explique par le souhait de chacun de donner à ses propriétés la valeur la plus élevée possible ainsi que les plus solides garanties pour le futur* »¹³⁰. « [...] les établissements sont encore constitués des maisons basses, mal construites, sans commodité, formant des rues mal alignées et mal entretenues. »¹³¹.

Par la suite, de part et d'autre de cette route, des alignements sont définis qui permettent de réguler à la fois les croissances secondaires (en général perpendiculairement à la voie) et les densifications.

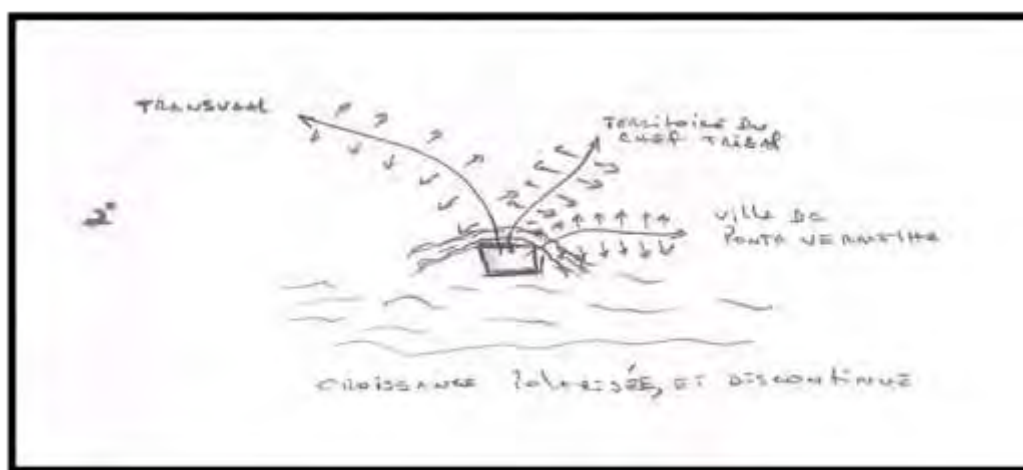


Fig. III.26: **Croissance polarisée, et discontinue du noyau ancien.** Source : Interprétation par l'auteur (T. Vales).

3) Lorsqu'il n'y a plus de foncier disponible, il est envisagé une croissance discontinue, c'est-à-dire, la création à l'extérieur du noyau, d'autres centres urbains, pour recevoir les occupations qui débordent du noyau initial, ce que a conduit initialement à une *urbanisation diffuse*, tel que la localisation de la Villa da Ponta Vermelha (Fig. III.27).

¹³⁰ « Tem havido uma tendencia notavel em construir as novas habitations na direcção da estrada do Transwal, abandonando assim uma parte do plano já projectado para a cidade alta. O facto explica-se pelo desejo que cada um tem em dar às suas propriedades o maior valor passivel e as garantias mais solidas para o futuro ». LONGLE A., op.cité, p. 9.

¹³¹ « [...] as povoações ainda são formadas de casas baixas, mal construidas, sem commodidades, formando ruas mal alinhadas e mal calçadas,... [...] ella forma o trilho mal traçado que hade ser a estrada larga e espaçosa aonde hade caminhar livremente a civilização moderna ». LONGLE A., op.cité, p. 13.

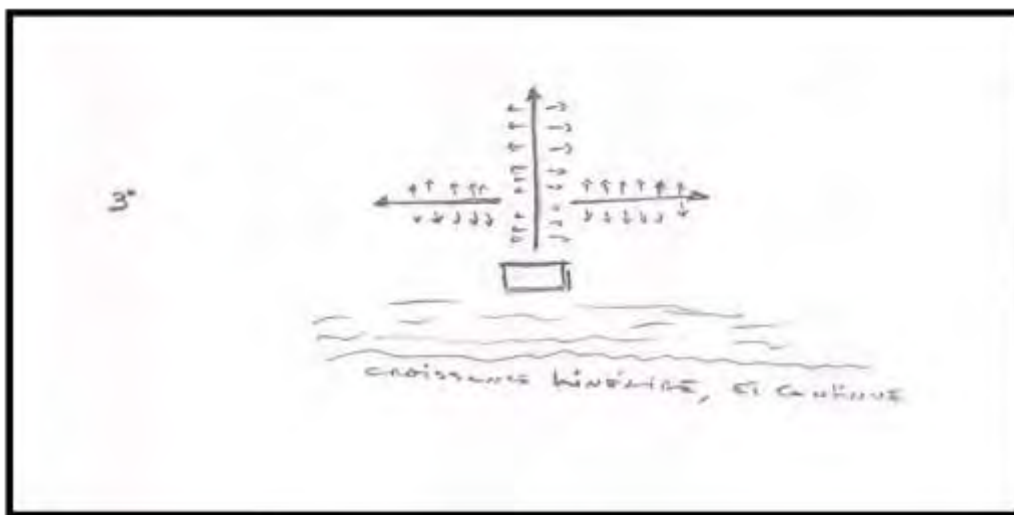


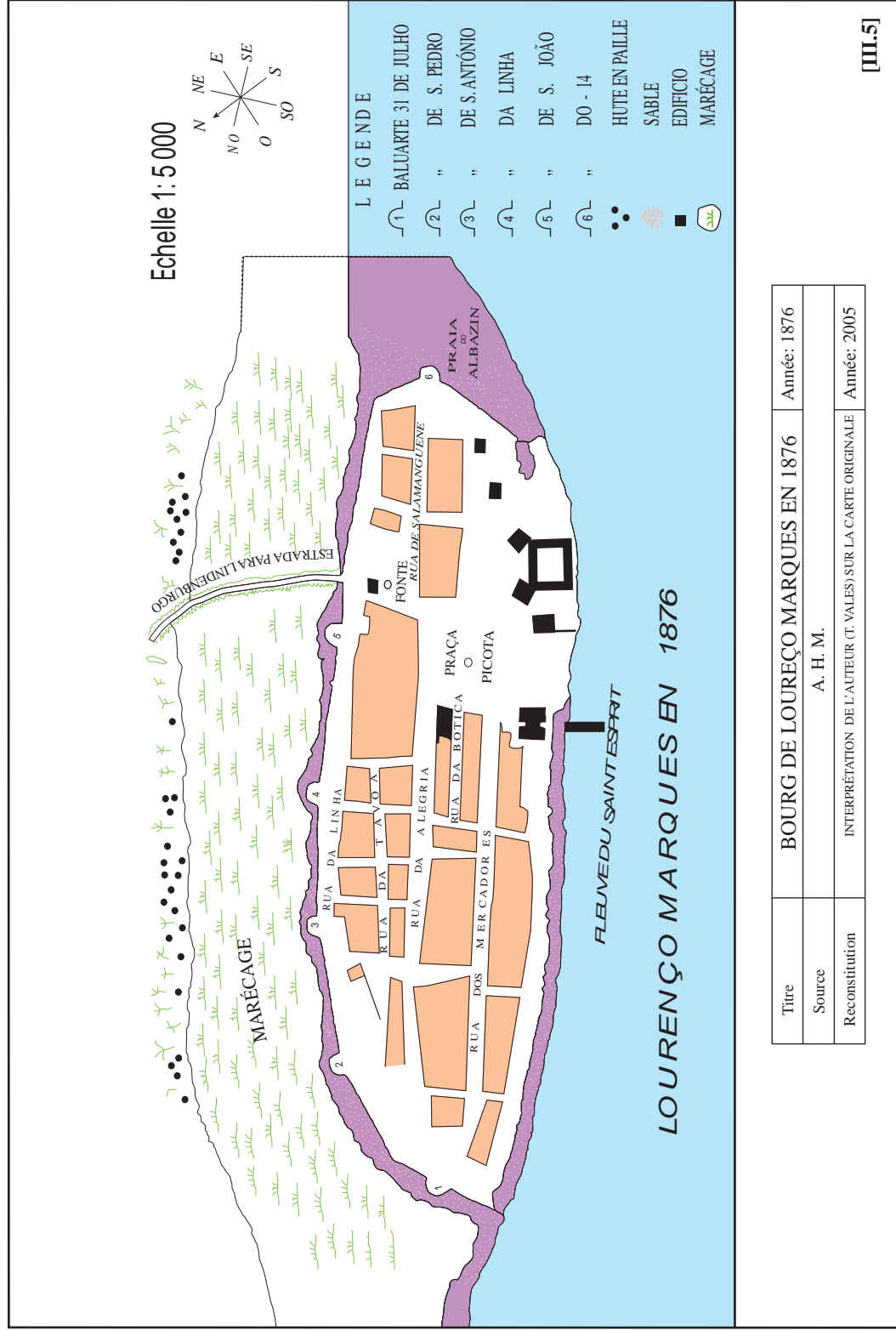
Fig. III.27: **Croissance linéaire, et continue du noyau ancien.** Source : Interprétation par l'auteur (T. Vales).

Le noyau de Lourenço Marques est un pôle de croissance, car il est placé au point d'origine de la croissance, et a généré la formation du tissu ainsi que les fragments de croissance linéaire et secondaire. C'est à partir de ce noyau initial que s'opère la croissance de Lourenço Marques, et son rôle est évident dans l'évolution de l'ensemble du territoire. La création de la Ponta Vermelha (instaurée *extra urbem*) conduit à une structuration bipolaire, concrétisée sur le terrain par un éphémère partage de pouvoirs avec le noyau initial.

4) Enfin, lorsque la demande de logement se fait plus pressante, la décision est prise de repousser les limites du périmètre pour créer une nouvelle ceinture, grâce à l'assèchement du marécage. Cela permet également de dresser une croissance continue du noyau initial. Jusque là il n'y avait qu'un levé topo, une toute première carte du site est alors dressée, et propose une toute première extension sur forme d'une maille orthogonale. Le noyau abandonne ainsi sa forme antérieure (trapézoïdale) et acquiert une nouvelle configuration, issue du prolongement des tracés de part et d'autre de la barrière de croissance. Le franchissement de la ligne de défense (marquée par l'enceinte et le marécage) aboutit au passage d'une croissance linéaire à une croissance polarisée. L'éclatement de la barrière naturelle laisse la place à l'instauration d'une maille orthogonale où la grille s'étend depuis le vacuum primitif et *grimpe* les collines. Il y a un parfait raccordement des voies entre la structure ancienne et la nouvelle extension, mais les différences sont visibles au niveau de la densification du tissu, la géométrie du tracé des voies, ainsi que les parcelles.

2.2- La tentative de créer une nouvelle ville et ses échecs

Des questions liées à l'insalubrité du noyau primitif, souvent source des maladies et des



décès à cause des tourbières omniprésentes dans le périmètre, poussent souvent les habitants, ainsi que les responsables, à chercher à déplacer cet établissement vers un endroit plus sain. En effet, et selon décrit M. Poëte, « *La ville est un mode d'adaptation humaine à des besoins nés de la conquête progressive de la nature* »¹³².

Une lettre adressée par M. Costa Matoso, le gouverneur du préside, au ministre de la marine et de l'Outre-mer, datée du 23 juin 1828, demande le changement du lieu d'établissement plus loin que le marécage¹³³.

Le major Texeira en 1838 donne l'indication de l'endroit idéal pour établir un nouvel établissement : « [...] *Nous avons en face du Fort sur la rive opposée, les terres de la Catembe, domaine de l'ancien Roi Cappela. Elles sont très fertiles, et sont presque dépeuplées suite à des invasions de la part des Vatuas. Il est du côté de la Catembe en face de la montagne rouge à côté du Fort, un site, ayant toutes les conditions requises pour former un bon fort et peuplement ; il est haut, a de la bonne eau, un excellent mouillage pour les navires, et est beaucoup plus distant des marécages* »¹³⁴.

L'idée du déplacement ne trouve jamais une suite favorable, mais ce n'est pas pour autant qu'elle est abandonnée, et ce jusqu'à ce que les marécages soient enfin asséchés. Plus tard, le gouverneur Augusto de Castilho, adresse une lettre au gouverneur général en date du 24 Avril 1875, cherchant à le persuader d'autoriser un déplacement vers la colline de Maxaquene : « [...] *Pour éviter l'insalubrité de l'actuel peuplement, il est nécessaire d'édifier une nouvelle ville sur la colline la plus proche, en y construisant les résidences des employés, habitants et l'hôpital et en laissant au même endroit le commerce ainsi que ses entrepôts et les marchandises. Toutes ces constructions doivent être réalisées selon des plans approuvés par des experts autorisés, en obéissant à un alignement que ces derniers jugent convenable.* »¹³⁵.

C'est dans ce contexte que différents plans sont proposés visant la construction d'un nouveau bourg, censé se substituer à celui installé au cœur des tourbières.

¹³² POËTE M., *Introduction à l'urbanisme*, op. cit. p.5.

¹³³ LIMA A. P. (1969), cité par MORAIS J. S., op., cité, p 74.

¹³⁴ « [...] *Temos de fronte do Forte na margem oposta, as terras da Catembe, dominios do antigo Rei Cappela, fertilissimas, e quaze despovoadas em consequencia das invasoens que tem sofrido dos Vatuas. He do lado da Catembe defronte da montanha vermelha que está ó lado do Forte, que se acha hum sitio, que tem todos os quezitos, que se requerem para formar hum bom Forte, e povoação ; he alto, tem boa agoa, excelente fundiادouro para os navios, e deve ser muito mais longe dos pantanos* ». Major Custodio José Antonio, « Descrição dos rios da bahia de Lourenço Marques e lugares notaveis, productos do paiz, animais & . & . », 20 de Setembro de 1838, in « Roteiro da Exposição de Engenharia, Arquitectura e Actividades Económicas de Moçambique », realizada em Lisboa, no Instituto Superior Técnico em Outubro de 1966, Agência Geral das Colónias, 1966, p. 33., cité par MORAIS J. S., op. cit., pp. 74 et 75.

¹³⁵ « [...] *Para evitar a insalubridade da actual povoação é necessário edificar a nova cidade no oiteiro mais próximo, fazendo-se ali as residências dos empregados e moradores e o hospital e continuando a permanecer no presente local o comércio com os seus armazéns de produtos e mercadorias. Estas edificações devem todas ser feitas segundo planos aprovados por peritos autorizados, e obedecendo a um alinhamento que os mesmos entendam conveniente [...]* ». CASTILHO A., citado por LIMA (1969), cité par MORAIS J. S., op. cit., p. 75.

Le plan de R. T. Hall apporte d'importants éléments à la transformation et à la requalification du territoire. Il peut s'approprier la paternité de la première étude visant les travaux d'assèchement du marécage, du premier levé cartographique détaillé du bourg (1876). Il propose l'ouverture d'un canal sur le marécage, en assurant l'écoulement des eaux de celui-ci vers la mer, ce qui vise à la fois à assécher le marécage et permettre un accès maritime pour la nouvelle ville projetée sur la colline de Mavilene, à proximité de la route de Lydenbourg, en haut de la colline de Maxaquene.¹³⁶ Cette nouvelle ville est représentée sur un plan daté de 1878 (fig. [III.6]), attribué à Ferreira de MAIA selon A. LOBATO¹³⁷ et à R. Hall par A. P. de LIMA¹³⁸, approuvé en session de la Câmara Municipal du 20 août 1881. Ce plan permet d'établir les limites du bourg, en fixant à 5 km le périmètre au format circulaire, ayant au centre géométrique une place centrale, dénommée Praça do Visconde de Paiva Manso. Un plan radioconcentrique de forme hexagonale avec au centre une place elle aussi hexagonale. Le schéma de voirie comprend : - des voies radiales qui partent du centre et divergent ; - des boulevards de ceinture de forme hexagonale. Un ensemble des tracés des voies assure le raccordement entre le centre de la place et les portes d'accès au périmètre du nouveau bourg projeté. Ces voies traversent, en angle aigu, les différents anneaux concentriques au format hexagonal, et l'ensemble forme une parfaite toile d'araignée. Ce plan en hexagone comporte des lignes géométriques qui annoncent l'influence de l'école de l'époque (ingénierie militaire).

Ce plan (1878) s'apparente à celui de Grammicel (fig. III.28), dans la province de Catane en Italie. Il comporte également un contour hexagonale et, au centre, une place hexagonale vers laquelle convergent l'ensemble des voies. Des voies en anneaux dessinent une toile d'araignée. Grammichele annonce une complète expression de la pensée de Scamozzi¹³⁹, bien que posthume, la combinaison de son œuvre réelle, Palma Nuova, avec sa ville idéale.¹⁴⁰

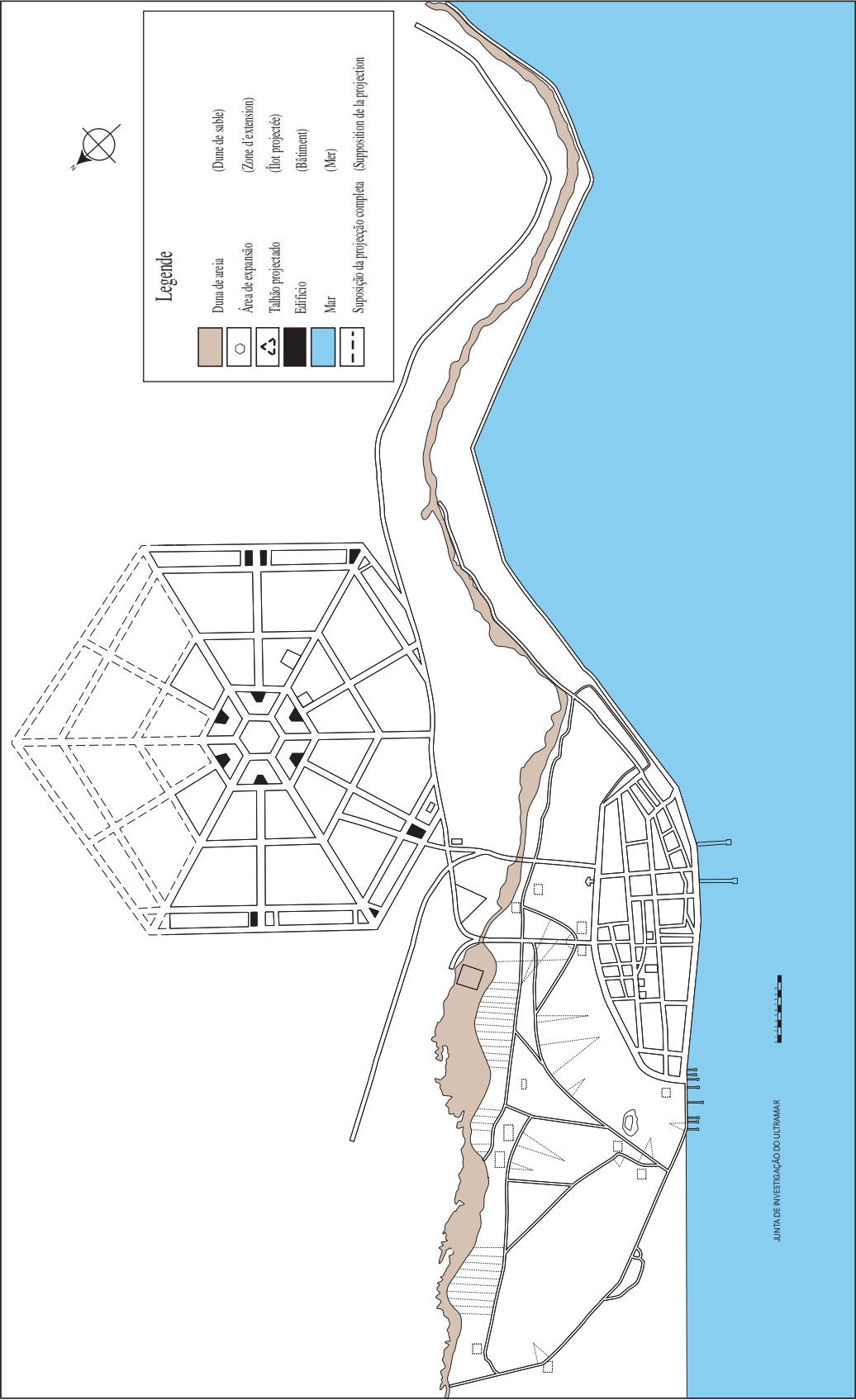
¹³⁶ LIMA A. P. (1969), cité par MORAIS J. S., op. cité, p. 75.

¹³⁷ LOBATO A.: « *Lourenço Marques, Xilunguine* ». Biografia da cidade. Lisboa, Agência do Ultramar, 1970, fig. 178.

¹³⁸ LIMA A. P. (1969), cité par MORAIS J. S., op. cité, p. 75

¹³⁹ Au XV^{ème} et XVI^{ème} siècles les règles que régissent la création de l'architecture ainsi que des cités idéales ont rarement l'occasion de s'appliquer autrement que dans les édifices isolés et dans les interventions urbaines limitées. La formation de Palma Nova à proximité de Venise, est une exception de taille. Palma Nova est une ville fortifiée conçu par un architecte militaire, probablement Giulio Savorgnano, et la participation de Vincenzo Scamozzi (architecte italien). Les détails annoncent un certain laxisme, mais l'agencement en toile d'araignée est dans l'ensemble conforme aux idées de l'époque sur la ville fortifiée idéale. Voir Palma Nova, Nova Palmæ civitas in patria Foroiuliensi ad maris Adriatici ostium contra Barbarorum incursum à Venetis ædificata. Extrait de Georg Braun et Frans Hogenberg, Civitates Orbis Terrarum, vol. V, Cologne, 1598. Paris, BNF, Cartes et Plans, Ge D 17022. http://expositions.bnf.fr/utopie/grand/2_21.htm

¹⁴⁰ LAVEDAN P., *Histoire de l'urbanisme. Renaissance et les Temps Modernes*, Paris : Henri Laurens, 1941, p. 91 et 92, (revu et republié sous le titre, *L'Urbanisme à l'Epoque moderne : XVI-XVIIIe siècle*, par LAVEDAN P., et HUGUENAY J. Et HENRAT Ph., Paris : Arts et Métiers Graphiques, 1982).



Titre	PLAN DE DELOCALISATION DU BOURG DE LOURENÇO MARQUES		Année: 1878
Source	A. H. M.		
Reconstitution	INTERPRÉTATION DE L'AUTEUR (T. VALES) SUR LA CARTE ORIGINALE		Année: 2005

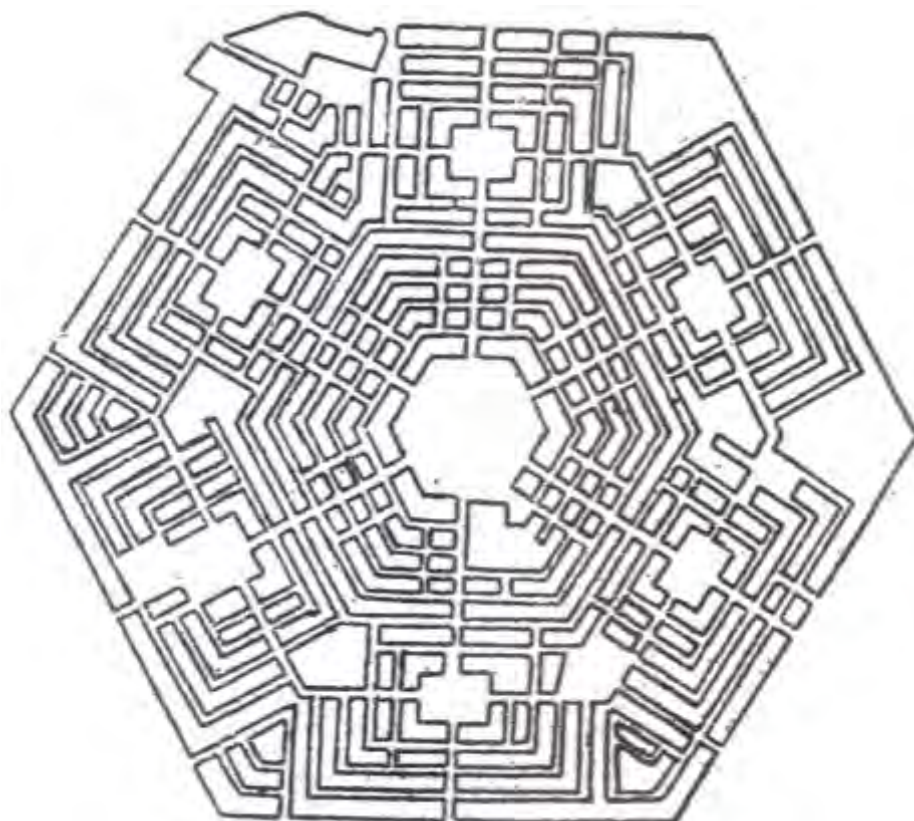


Fig. III.28: **Grammichele**. Source : LAVEDAN P., *Histoire de l'urbanisme. Renaissance et les Temps Modernes*, Paris : Henri Laurens, 1941, p. 91, (revu et republié sous le titre, *L'Urbanisme à l'Epoque moderne : XVI-XVIII^e siècle*, par LAVEDAN P., et HUGUENAY J. et HENRAT Ph., Paris : Arts et Métiers Graphiques, 1982).

Le plan de R. T. Hall n'a jamais été matérialisé. En effet, à un moment où le premier noyau de Lourenço Marques risque de *faire craquer ses vêtements* comme *l'épanouissement chez un enfant* selon l'expression de P. LAVEDAN, une continuité dans sa croissance s'avère inéluctable. Or le plan proposé offre plutôt une croissance discontinue.

Un autre plan est également proposé en 1878, ce dernier signé F. Jeppé (fig. [III.7]), un géographe de Pretoria. Il prévoit un new township au-delà de la colline, sur la zone dénommée actuellement Alto-Maé. L'axe établissant le raccordement entre le périmètre du bourg et la zone de pénétration vers l'arrière pays, la route de Lydenbourg, est repris sur ce plan de F. Jeppé comme élément structurant de la nouvelle ville. Cette dernière comporte une maille orthogonale quadrillée, dont les voies se croisent perpendiculairement donnant lieu à des îlots rectangulaires réguliers. L'ensemble comporte cinq rangées d'égale nombre d'îlots. Par ailleurs, deux îlots laissés vides annoncent la localisation de deux places centrales. Ces places publiques constituent deux carrés à angles fermés, dont les accès sont aménagés par les axes parallèles et perpendiculaires.

Souvent les villes comportant ce type de maillage sont installées au croisement de deux axes perpendiculaires, qui constituent l'amorce d'un quadrillage. Or, le plan de 1878 prévoit un



seul axe structurant, à partir de la route déjà existante de Lydenbourg. Ce plan est certainement proposé à cause de sa conception géométrique, qui permet à la fois de penser la construction d'une ville rationnelle et une desserte ou irrigation plus efficace des terres agricoles¹⁴¹. Cette maille permet certes, une prise de possession du territoire, rapide, facile, et ordonnée. Elle permet également une répartition équilibrée des rues, des parcelles constructibles et des lopins de terre voués à l'agriculture. C'est une maille dont la construction équilibrée et harmonieuse, participe à la vocation égalitaire et communautaire de l'espace habité. Par ailleurs, sa mise en application n'exige que de simples moyens et relève d'une connaissance élémentaire des règles géométriques à même d'être mémorisées facilement. Enfin, elle a une dimension rapidement opérationnelle.

Les deux plans de 1878 (proposés par Ferreira de Maia ou R. T. Hall, et par F. Jeppe), bien qu'ils comportent des tracés issus des principes de la composition urbaine, géométriquement opposés (respectivement la configuration radioconcentrique pour le premier, et la configuration orthogonale, pour le deuxième), partagent des valeurs similaires, comme celles de la centralité marquée par l'existence d'une place centrale ou par des places internes au tissu, l'axialité comportant une rigueur géométrique, des points focaux... Enfin, ces plans annoncent la persistance d'une volonté explicite et non équivoque de l'entretien d'un pouvoir central, tout en pensant par ailleurs, la création de nouvelles zones résidentielles et éventuellement administratives. Le site du noyau primitif reste quant à lui un lieu voué à la zone d'activité, grâce à l'importance du port de Lourenço Marques. Ces deux plans annoncent également la persistance d'une volonté d'entretenir une croissance discontinue du vacuum primitif à l'égard des emplacements de sites proposés. Enfin, les similarités que l'on trouve au niveau de l'objectif dans l'application des tracés, découlent d'une influence de la pensée de l'époque, et la législation spécifique de l'époque, tandis que les auteurs des plans (F. Jeppe et Ferreira de MAIA) sont respectivement issus l'un, de l'école anglaise et l'autre, de l'école de Lisbonne, cette dernière ayant une influence qui n'est pas négligeable.

Ces tentatives de délocalisation pour des raisons d'hygiène la partie résidentielle de Lourenço Marques se heurtent à des obstacles insurmontables, tant et si bien que l'on revient rapidement à une densification de la ville existante. A la fin des années 1870, le noyau primitif commence à donner l'image d'une ville mieux structurée et organisée.

2.3- Une meilleure organisation du noyau primitif

Le tissu urbain est composé par le réseau des voies, les découpages fonciers ainsi que les

¹⁴¹ Les arpenteurs égyptiens « *inventent* » la géométrie lors du besoin d'un partage équitable de l'eau du Nil sur les cultures. DIVORNE F., GENDRE B., LAVERGNE B. et PANERAI Ph., *Essai sur la régularité. Les bastides d'Aquitaine, du Bas-Languedoc et du Béarn*, Bruxelles, 1995, éditions AAM, p. 37.

constructions. La lecture de chacun de ces systèmes permet de comprendre comment des parties de la ville évoluent et ce tout en gardant la cohésion de l'ensemble et la lisibilité de la structure.

La Fig. III.29, fournit une représentation du tissu urbain du noyau primitif de Lourenço Marques en 1876, à partir de l'identification des trois systèmes : les voies, les parcelles et les bâtiments. Les périmètres des parcelles sont pour la plupart de format rectangulaire, sauf quelques exceptions particulières, les bâtiments sont installés sur le côté le plus petit de l'enceinte et plus ou moins à l'alignement avec la rue. Quelques bâtiments sont installés à l'intérieur des parcelles, en retrait par rapport la rue. Il y a une absence de continuité sur l'occupation des parcelles par les habitations, absence d'uniformisation/homogénéité dans les formes d'occupation des parcelles. Les parcelles annoncent l'absence d'un modèle prédéfini. Les parcelles rectangulaires dénoncent un parcellaire plutôt rural qu'urbain, comportant des jardins potagers dans les enceintes.

La comparaison de ces plans avec le *Plan complémentaire de Lourenço Marques de 1878*, permet d'appréhender globalement l'*armature* de la forme urbaine du noyau, et annonce déjà une volonté à passer d'un réseau de voirie à tracé sinueux à des rues droites, ce qui permet aux îlots d'avoir une forme plus régulière. Mais cette volonté de régularité se heurte à la permanence de parcelles larges et de parcelles très étroites dont les dimensions restent proches de celles du Moyen Âge.

La *Praça 7 de Março*, un des éléments générateurs du noyau, et que constituait un seul îlot, se présente déjà sectionnée en deux îlots, pour permettre le lien entre la rua dos Mercadores et la rua da N. S. da Conceição. De plus, elle permet la constitution d'un cadre monumental que s'établit à travers un rapport entre l'espace public et l'aménagement du bâti autour, pour la première moitié de l'îlot, et la mise en place d'un monument pour ce qui est de l'autre partie de l'îlot sectionné. Une voie de ceinture intérieure parallèle à la ligne de défense, entoure le périmètre du noyau, qui est désormais raccordé à l'arrière-pays par deux axes routiers, héritiers des chemins anciens, structurant de fait les périphéries *extra-muros*.



Fig. III.29: Tissu du noyau primitif de Lourenço Marques (1876/8). Les Bâtiments, les Parcelles et les Voies
Source : Dessin interprété par l'auteur (T. Vales)

Conclusion de la III^{ème} Partie

La stabilisation des frontières à travers la reconnaissance internationale de Lourenço Marques en tant que possession portugaise permet une appropriation de l'arrière-pays, et le préside signale, l'amorce d'une nouvelle ère. Le désenclavement de l'arrière-pays voit le jour par le développement de voies de communication (telles la route de Lydenburg et le Chemin de fer), la remise à niveau de l'équipement du port et des espaces portuaires, et entraîne un essor économique et démographique, ainsi qu'une densification de son tissu urbain. L'ensemble de ces développements explique l'accession de Lourenço Marques à la catégorie de bourg (1876), pendant qu'une *Câmara Municipal* est créée, ce qui correspond à une décentralisation de pouvoir. Les premières normes d'urbanisme (*Posturas municipais*) sont expérimentées. Mais le périmètre du bourg de Lourenço Marques reste confiné à la ligne de défense fortifiée. La densification des parcelles s'effectue graduellement jusqu'à la saturation (du périmètre intra-muros) avant de franchir la barrière formée par la ligne de défense. Il apparaît à l'évidence la permanence d'une

certaine synergie entre développement économique, action politique et forme urbaine du bourg de Lourenço Marques.

Des implantations extra-muros existent et les extensions du périmètre sont alors évoquées, pour permettre un desserrement du bourg, l'autorité du bourg se demande s'il faut privilégier une éventuelle croissance discontinue (à cause du marécage qui entoure le préside) ou plutôt une délocalisation du bourg en haut de la colline, pour y créer la nouvelle ville ? Le développement des communications doit conduire au développement urbain de Lourenço Marques, quelle forme urbaine prend-t-elle et comment évoluent-t-elle de l'urbanisation rurale à la ville ? Les plans pour la ville qui seront mis à l'étude, auront-t-ils une influence sur le tissu urbain ? Des réponses à ces questions sont l'objet de la partie suivante.

IV^{ème} PARTIE :

LA VILLE COLONIALE CONSTITUEE :

(1887 - 1935)



Fig. IV.1: L'Avenue Centrale de Lourenço Marques entre la fin du XIX^{ème} et le début du XX^{ème} siècle. Source : A.H.M.

Le développement des communications et le désenclavement de l'arrière-pays apportent une nouvelle dynamique au port et permettent le développement de Lourenço Marques. Ce développement économique soutenu conduit l'autorité à élever Lourenço Marques à la catégorie de ville, et un premier plan d'extension est élaboré, qui doit encadrer la production des espaces pour la nouvelle ville qui est confinée à une deuxième ligne de défense. Cette dernière est levée dès la fin des hostilités qui opposent les portugais et l'Empire de Gaza. Les extensions de la ville peuvent depuis suivre les nouveaux développements économiques et ils font basculer le « centre de gravité » du pays vers Lourenço Marques ; la capitale de la province est transférée de l'Ilha de Moçambique à Lourenço Marques. De surcroît, ces événements doivent composer avec la réorganisation de l'administration coloniale instaurée par Lisbonne. La ville suit tour à tour une densification de ses espaces et des extensions, des quartiers et de zonages sont définis, et des normes d'urbanismes sont mises en place, pour permettre d'arriver à une ville consolidée. Au terme du premier quart du XX^{ème} siècle Lourenço Marques est devenue une ville coloniale constituée.

A- Le développement des communications

Le port de Lourenço Marques se trouve au cœur du développement et de la dynamique de la ville et de la région, et il est l'occasion de créer des espaces industrialo-portuaires, urbano-portuaires et ses infrastructures, et pour ces aménagements un plan général du port est alors privilégié, et ils doivent composer avec l'arrivée du chemin de fer Lourenço Marques-Pretoria.

1- La construction du chemin de fer Lourenço Marques – Pretoria (1886 - 1894/5)



Fig. IV.2: **La construction du chemin de fer.** La construction du chemin de fer impliquait également l'ouverture de fossés et à traverser de marécages, l'important nombre d'ouvriers indigènes facilita la tâche. Source : <http://actd.iict.pt/view/actd:AHUD6594>. Voir également A.H.M.

L'Angleterre reconnaît l'indépendance du Transvaal. En conséquence un traité est signé le 3 août 1881 à Pretoria. Renaît alors l'idée de la construction du chemin de fer Lourenço Marques – Pretoria. Le Transvaal relance alors sa démarche visant l'utilisation du port de Lourenço

Marques comme point de sortie pour l'écoulement de ses produits.

Le gouvernement portugais de son côté cherche également à relancer le projet. Un arrêté (*portaria*) du 3 août 1882 confie à J. J. Machado, major du génie, la réalisation d'une nouvelle étude du tracé de la voie raccordant Lourenço Marques – Pretoria.¹ Machado souligne, après avoir terminé l'étude, « *C'est seulement avec la promesse de mise en place de ce chemin de fer, que Lourenço Marques a pris soudainement un aspect visible d'activité commerciale, ce qui s'est traduit par une considérable augmentation des rendements douaniers, et par la construction des différents bâtiments particuliers.* ». Il ajoute : « *La commission africaine, messieurs, doit reconnaître qu'en plaçant la construction du chemin de fer de Lourenço Marques, elle promeut, non seulement le développement et la richesse de la Province du Mozambique, mais aussi la civilisation d'une partie de l'Afrique...* »².

A l'issue d'un accord signé à Lisbonne entre les gouvernements portugais et Sud-Africain, le 14 décembre 1883, une concession est attribuée à une entreprise exclusivement portugaise, dénommée « Caminho de Ferro de Lourenço Marques ». Celle-ci ne réussit pas à réunir les capitaux nécessaires et cède alors ses droits à un ressortissant américain basé en Angleterre, le colonel Edward McMurdo, qui réunit £500 000 et crée la « Delagoa Bay East African Railway Co. ». La concession porte sur une période de 35 ans, et la rémunération est calculée sur la moyenne des bénéfices des sept dernières années. En tout état de cause, elle ne peut être inférieure, au coût de la ligne. McMurdo ne tenant pas ses engagements, le gouvernement portugais démarre les travaux de construction du chemin de fer en régie directe le 18 mai 1886. Un an plus tard, McMurdo donne son accord pour le démarrage immédiat des travaux et s'engage à rembourser ceux qui ont été effectués en régie directe. En décembre 1887, un petit tronçon du chemin de fer fait l'objet d'une inauguration. Néanmoins, l'entreprise n'arrive pas à honorer ses engagements conformément au délai fixé pour l'achèvement de l'ensemble de la ligne. Le gouvernement portugais, sans mise en demeure préalable, résilie le contrat, et attribue les derniers 9km à un autre entrepreneur (Ernest Sawyer) qui achève la ligne en février [1898 ?].

¹ A l'origine l'étude concerne le tronçon de L.M. à la frontière du Transvaal, mais à la demande du gouvernement Sud-Africain, elle est élargie au tronçon situé dans le territoire du Transvaal. Une première étude est réalisée par cet ingénieur en 1878/9, mais la *portaria* du 03/08/1882 engage une nouvelle étude, entre 1882 et 1884. Les différents ouvrages auxquels nous avons eu accès, (A. P. de Lima dans son article « O General Joaquim José Machado : Homem de Acção » du *Boletim Municipal* n° 6, p. 11 ; J. S. Morais dans son ouvrage *Maputo : Património da Estrutura e Forma Urbana. Topologia do Lugar*, p. 72) ne fait référence qu'à une seule étude réalisée par J. J. Machado. A. de Castilho *Lourenço Marques : No Presente e no Futuro*, p. 181, est seul auteur à faire mention de la première étude réalisée par J. J. Machado.

² « *Só com a promessa da execução deste caminho de ferro, Lourenço Marques tomou quase de repente um aspecto visível de actividade comercial, que se traduziu em considerável aumento nos rendimentos da alfândega, e na construção de muitos edificios particulares. Il ajoute : A comissão africana, Senhores, deve reconhecer que, advogando a construção do caminho de ferro de Lourenço Marques, promove, não só o desenvolvimento e a riqueza da Província de Moçambique, como também a civilização de uma parte da África,...* ». Fernando Seixas, « Conferência proferida no Salão do Clube Ferroviário de Lourenço Marques sobre o significado das comemorações e sobre as actividades dos Caminhos de Ferro de Moçambique », in *Boletim Municipal* n° 6, L.M., 1970, p. 16.



Fig. IV.3: **Le premier train dénommé *Duque de Bragança* qui va de la frontière à Komatipoort (1891).** Source : A.H.M.

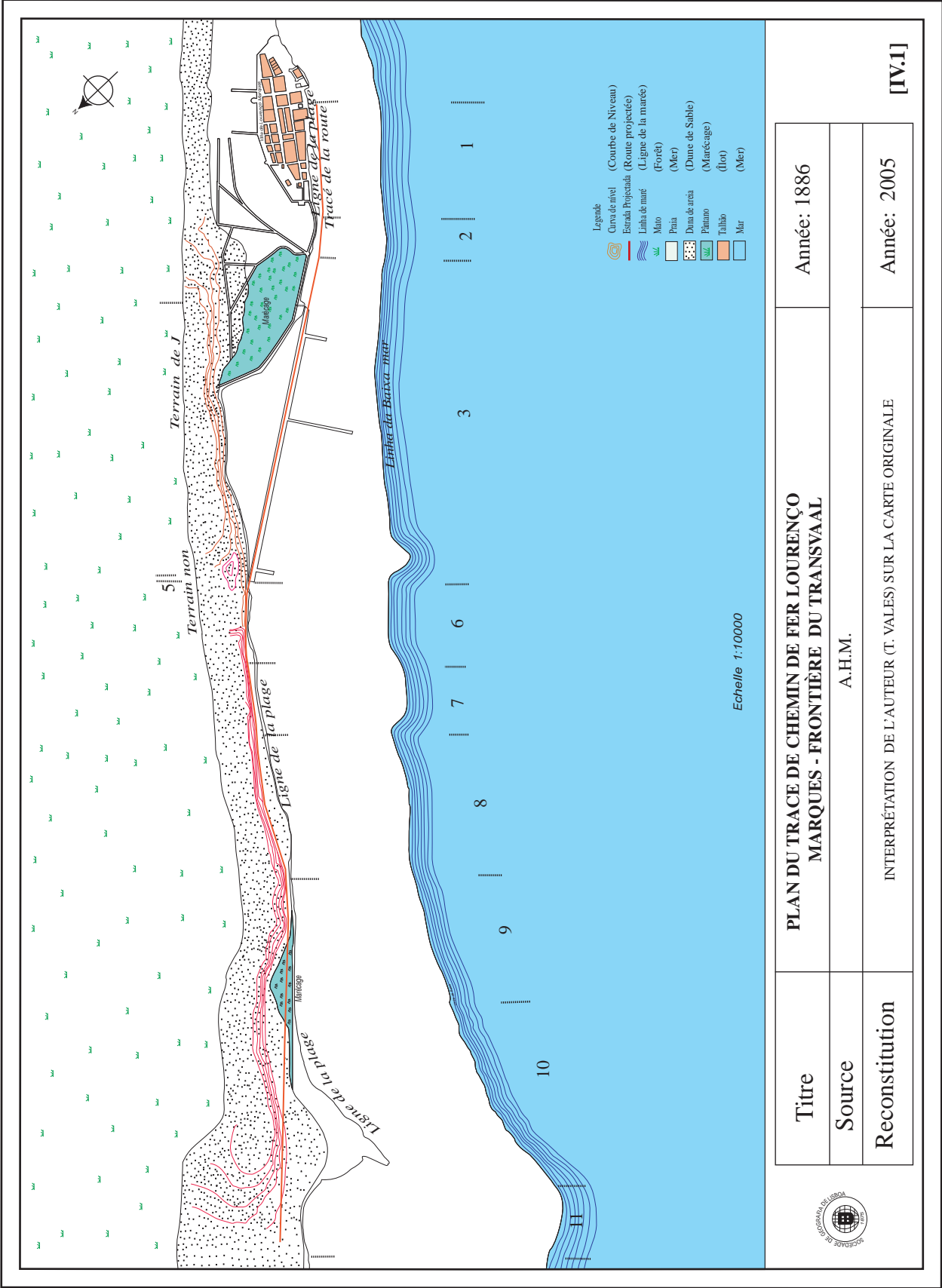
A Amsterdam, est constitué, en 1887, un syndicat dénommé « Zuid Afrikaansche Spoorweg Matschappij » pour la construction du chemin de fer du côté sud-africain. Pour démarrer les chantiers, cette entreprise attend l'aval du président transvaalien Paul Kruger, qui voulait au préalable s'assurer que le chemin de fer du côté de Lourenço Marques resterait bien dans les mains de portugais et non des anglais. L'ordre du président n'est venu que le 14 mars 1890. J. J. Machado apporte un appui technique aux sud-africains pour la traversée de la zone montagneuse de Nelspruit³. Le 2 novembre 1894, les travaux sont achevés. Les cérémonies d'inauguration se déroulent du 8 au 10 juillet 1895 à Pretoria et du 14 au 17 à L.M.

Avec cette inauguration, Lourenço Marques est relié définitivement au Transvaal et le trafic est en augmentation. Ainsi, en 1895, 33 800 passagers et 95 500 tonnes de marchandises empruntent la ligne. L'année suivante le trafic fléchit en ce qui concerne les passagers (32 500) mais augmentent en ce qui concerne les marchandises (175 000 tonnes). Il faut attendre la fin du conflit entre les anglais et les boers pour que la ligne de chemin de fer atteigne son plein usage. Suite à la réussite de cette ligne de chemin de fer, tout un ensemble des lignes sont mise en place, assurant le raccordement à Lourenço Marques, des territoires mozambicains de l'hinterland, des zones côtières et celles de l'intérieur.

2- Le Plan général du Port de Lourenço Marques (1903)

Tout au long du XIX^{ème} siècle, le port de Lourenço Marques se développe pour répondre

³ Pour honorer cet appui cette zone reçoit officiellement depuis le nom de Machadodorp.



aux besoins liés à la croissance économique de l'hinterland. Cela implique le réaménagement des espaces urbano-portuaires. Progressivement les acteurs locaux sont amenés à renoncer à la logique d'élaboration d'une simple liste de travaux et de dépenses à effectuer et à prendre en charge d'élaboration d'un véritable plan d'aménagement en concertation avec la Ville, pour éviter l'affrontement de deux logiques antagonistes : celle d'une ville qui vise à l'amélioration du cadre de vie ; celle des autorités portuaires soucieuses de la mise en valeur commerciale, de la création d'espaces industriels, et de la construction de quartiers spécialisés.

2.1- Concessions des travaux

Aux environs de 1874, au moment même où un contrat est signé avec George P. Moodie pour la construction du chemin de fer, est achevée la construction d'un brise-lames de 35 mètres de long, au droit de la Casa da Alfândega (ou maison de la douane), qui constituait jusque-là la seule infrastructure portuaire. Ce n'est que par la suite qu'est réalisé un débarcadère en bois de 50m de long, et de 5m d'emprise. Cet embarcadère est connu sous le nom de *ponte-cais da Alfândega*. Le directeur des Travaux Publics qui, en 1878 souligne le fort besoin pour Lourenço Marques d'un nouvel embarcadère, publie en 1882 un rapport dans lequel il rend compte de quelques améliorations au niveau du port, comme la construction d'une balise sur la colline de la Catembe, qui avec celle de Xefina, orientait les bateaux qui entraient dans le port de Lourenço Marques. Une étude, effectuée la même année, concernant l'éclairage et le balisage du port, recommande des phares sur l'Inhaca, Xefina et au bas Assíria.

Début 1883, sur commande du ministre portugais d'outremer, est élaboré un projet pour la construction de la douane, un embarcadère en maçonnerie, (6 m d'emprise et 121 m de long). Plus tard le gouverneur recommande un prolongement de 100 m, et en 1886 l'extension est arrêtée à cause des difficultés pécuniaires. A la suite de réclamations du commerce local, le Conseil Technique de Travaux Publics adopte un budget pour la construction d'une rampe pour faciliter les services de chargement et déchargement des marchandises, en particulier des bouteilles d'alcool. Cette rampe n'est réalisée qu'en partie, car démarrent les travaux de terrassement de la première section du chemin de fer de Lourenço Marques au Transvaal, et, dans ce cadre, est prévue la mise en place en amont du pont de la douane (*ponte da Alfândega*) un remblai pour la gare ferroviaire de Lourenço Marques. Une grue est implantée sur l'embarcadère. L'entreprise chargée du chemin de fer, démarre les travaux le 17 mai 1887, réalise également un embarcadère provisoire pour assurer le débarquement du matériel dont elle a besoin.

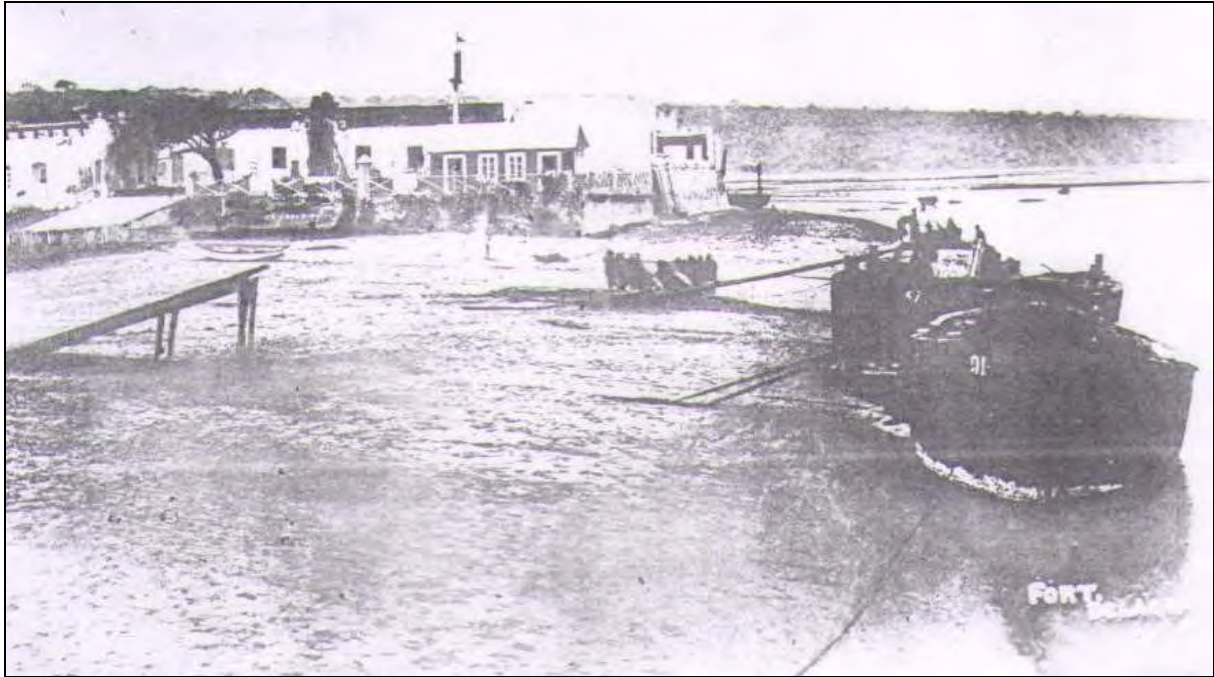


Fig. IV.4: **Le débarcadère primitif de Lourenço Marques, autour de 1885.** Source : Photo Barnet, Col. Dr. Willem Punt, Pretoria. (A.H.M).



Fig. IV.5: **Les premiers travaux d'amélioration du port de Lourenço Marques, autour de la dernière décennie du XIX^{ème} siècle.** Source : AHM.

Une étude réalisée en 1887 sur l'hydrographie, le balisage et l'éclairage de la baie de L.M. propose de bouées lumineuses, mais leur alimentation nécessite la réalisation d'un gazogène qui pourra être également utilisé pour l'éclairage des bâtiments publics ainsi que d'un vapeur remorqueur des bouées. La construction du gazogène démarre en août 1888 sur la Praça 7 de Março (cf. Fig. IV.6), et pour recevoir le vapeur-remorqueur, il est proposé la construction d'un embarcadère métallique, comportant une plateforme en bois de 149 m de long. En 1889 est achevée la construction du gazogène, qui ne sert qu'une courte durée pour éclairer la Praça 7 de Março. Les bouées lumineuses ne sont jamais alimentées.



Fig. IV.6: **La Praça 7 de Março en 1888-1890.** La Praça 7 de Março en 1890, et le gazogène qui produit le combustible pour les bouées du canal, le port et les phares. L'on aperçoit à gauche projeté par terre l'ombre des créneaux (*ameias*) et des merlons du bâtiment de la nouvelle douane, à proximité du dock. Cet espace bénéficie plus tard d'un terrassement pour abriter la placette de la statue d'Antonio Enes. La Praça était découpée en deux parties par l'extension de la rua Araújo. Il y avait déjà l'éclairage public qui fonctionnait à pétrole. Source : Expedição fotografica de 1890, por M. Pereira. AHM.

La construction d'un embarcadere reste pourtant une nécessité. Le 23 mai 1888, un arrêté du gouvernorat provincial accorde à Charles Wack, tous les terrains qu'il pourra conquérir sur la mer, entre la Praça de N.a S.a da Conceição et la Ponta Vermelha, pour la construction d'ateliers métallurgiques, de docks, et des bâtiments de stockage. Face à la réussite de cette entreprise privée, le gouvernement, pour faire face aux difficultés financières, concède aux particuliers les travaux d'amélioration du port. La construction de l'embarcadere est confiée à l'entreprise Allen Wack & Co., puis à Leão Cohen & Co., mais ces deux compagnies ne mènent pas à bien les travaux qui leurs sont demandés. En 1890 une compagnie néerlandaise est chargée de la construction d'un embarcadere pour la décharge du matériel destiné au chemin de fer transvaalien. Ainsi 130m d'extension d'embarcadere sont enfin construits avec des piliers en béton hydraulique et l'autre partie du pont est en bois de sapin.



Fig. IV.7: **Les travaux d'amélioration du port de Lourenço Marques.** Source : A.H.M.



Fig. IV.8: Les travaux d'amélioration des infrastructures du port de Lourenço Marques. Source : A.H.M.

2.2- Retour à l'intervention publique

L'idée de la construction d'un véritable dock commercial est avancée. Le 17 novembre 1895, une commission pour la promotion et l'exécution des améliorations du port est créée, commission qui devient plus tard le Conseil d'Administration du Port et Chemin de Fer de Lourenço Marques. Il faut attendre 1896 pour que les efforts du gouvernement puissent aboutir à l'amélioration d'un embarcadère/débarcadère pour les passagers, l'extension de la longueur accostable des quais, le remplacement d'une enceinte en pierre par des feuilles en zinc, en amont de la Ponte de Alfândega. Bien que la situation commerciale impose au port de L.M. un développement comparable à celui du chemin de fer, dont l'inauguration date de juillet 1895, le gouvernement, étant donné le niveau réduit de ses recettes, hésite à s'engager financièrement. Il bien que cherchant désormais à réaliser le travail en régie directe, bénéficie le 7 août 1897 d'un financement de la Banco Nacional Ultramarino. Dans ce cadre, un arrêté du roi (Carta de Lei de El-Rei D. Carlos I), daté du 21 septembre 1897, présente les bases pour l'aménagement du port de Lourenço Marques. Il est ainsi approuvé un projet visant la mise en place d'un embarcadère, ayant 260m de long et 20m d'emprise, en position plus au moins parallèle à la plage. Cependant, sa mise en chantier n'est pas pour autant évidente ; en effet, plusieurs difficultés sont survenues. Une commission (dénommée Commission Supérieure Technique de Travaux Publics dans l'Outremer) est mis en place et est recruté un ingénieur. Il appartient à ce dernier de mener de front l'étude d'un plan général des améliorations du port, dont l'élaboration allait supposer plusieurs mois, et la mise en chantier de quelques travaux dans l'immédiat. Or, si la mise en chantier des travaux de l'embarcadère constitue le choix prioritaire de l'ingénieur, cette priorité va pour autant à l'encontre des exigences réclamées à l'époque par le commerce et la navigation. L'éventuelle construction dudit embarcadère relève d'une préalable conquête des terrains à la mer, pour pouvoir aménager des entrepôts pour les marchandises arrivant sans cesse en plus grand nombre.

Le déchargement et le chargement des marchandises des navires sont assurés par des petits bateaux appropriés à cet effet. Le bois étant à l'époque, la principale marchandise importée, son déchargement et son transport vers la terre est facilement réalisable. Le besoin urgent est alors plutôt un terrain proche de la douane de la ville, pour en faire dépôt des marchandises, entrepôts pour abriter et garder celles qui ont besoin d'être à l'abri des intempéries ainsi que des vols.

2.3- Le plan et son contenu

Le gouvernement repousse alors la construction de l'embarcadère, et s'oriente vers la conquête de 72 ha situés à l'est de la ville, entre le bas de la colline dénommée *Ponta Vermelha* et l'enceinte de la partie la plus saillante de cette élévation. Cette réalisation allait ouvrir la création d'un nouveau quartier,⁴ une extension du port d'environ 2 km, entre la *Ponta Vermelha* et la *Ponte da Alfândega*, la réalisation des quais accessibles aux petits bateaux et d'entrepôts de marchandises, ainsi que l'assèchement des marais, pernicieux influence sur la salubrité de la ville. Ces travaux amorcés en 1897, se poursuivent à un rythme lent à cause des difficultés d'approvisionnement en matériaux d'importation, et du manque de financements. Est également effectué le raccordement à l'aide d'une ligne Decauville⁵, de l'Avenida da Ponte à la Praça da Estação. Un plan du port est réalisé, sur la base d'études appropriées. Des sondages hydrographiques, ainsi que le levé des profils en travers sont effectués entre les deux limites du port. D'autres études sont conduites concernant les marées, les courants, et les vents... Cet ensemble d'études permet à l'élaboration d'un plan général des travaux du port, dont la version définitive est datée du 17 décembre 1898, plan comportant deux sections, la première consacrée à la zone entre la *Ponta Vermelha* et la *Ponte da Alfândega*, et la deuxième consacrée à la zone qui sépare la *Ponte da Alfândega* de celle du Chemin de Fer.⁶

Le plan général d'amélioration du port de L.M., est mis au point dans un contexte où il s'avère nécessaire de doter le port des commodités, indispensables à un établissement maritime de cet ordre, en prenant en considération le très probable futur développement de la ville de L.M., ainsi que de son commerce. Il convient donc d'aménager les terrains dont l'on a besoin, pour la réalisation des infrastructures et des édifices requis par ce développement, tout en constituant des

⁴ D'après le plan du projet définitif de cette section, et également le plan du nouveau quartier à établir sur le terrain conquis, la surface totale serait 717 366m². Une déduction à ce chiffre, des 320 050m² et 11 718m² respectivement, destinés à l'ouverture des voies, places publiques, des entrepôts, ainsi que pour les édifices de l'Etat, il en reste 385 598m² destinés aux îlots à vendre ou à louer. A la suite de ce plan, beaucoup des nationaux et étrangers ont demandé de terrains, dans l'espoir d'en faire rentabiliser plus tard, dès la hausse du prix des terrains.

⁵ Voie ferrée de faible largeur qui se monte et se démonte facilement, sans nécessiter l'établissement de travaux de ballast coûteux ; ensemble du matériel (locomotives, wagons) utilisé sur ces voies. Ce matériel de petits chemins de fer portatifs, à voie étroite, a été inventé par Paul Decauville, un industriel français (1846-1922).

⁶ LIMA A. P., « *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique* », Lourenço Marques, Edição da Administração dos Portos, Caminhos-de-Ferro e Transportes de Moçambique, 1971, Vol. II, pp. 9-20.

réserves foncières susceptibles d'être vendues ou cédées par bail pour assurer aux pouvoirs publics des ressources nouvelles. Ce plan prévoit un quai accessibles par les grands navires, en face de la ville et un mur quai pour les petits navires ; la construction d'un mur de support pour l'aménagement des garages sur la Catembe (pour les petits réparations des navires de l'Etat, puis des particuliers. Ces ateliers des réparations sont d'autant plus indispensables que le seul port susceptible d'accueillir des grands navires est le port du Cap, distant de 1 900 Km. En effet, Durban, plus proche, n'est aménagé que pour recevoir de petits bateaux. Pour effectuer ces aménagements, il faut 6 500 000 m³ de remblais que l'on trouve dans les carrières situés au Nord-ouest et plus encore par des dragages des hauts fonds, sur la Ponta Leckemer. Les travaux envisagés par le plan pourvoit le port des commodités lui permettant de faire face à l'accroissement de la demande et permet l'amélioration des conditions de développement, de salubrité de la ville, grâce à l'assèchement des marécages.

Lors de la présentation le 2 octobre 1897, le plan général soulève un conflit entre l'ingénieur, responsable des travaux d'amélioration du port, et les membres de la Commission Supérieure Technique des Travaux Publics. Le ministre légitime la vision de la Commission et, en juin 1898, démet de sa fonction l'ingénieur. Cependant une loi (*carta de lei*), datée du 21 septembre 1898, fixe les principes à retenir pour l'aménagement du port en retenant les propositions de l'ingénieur. Les travaux consistent essentiellement à conquérir une grande surface de terrain contiguë à la ville, située au pied de la colline de la Ponta Vermelha. Le ministre met l'accent sur le fait que les travaux entre la Ponte da Alfândega et la Ponta Vermelha, relèvent d'un plan à réaliser indépendamment du plan général. Il considère également que l'aménagement du port est prioritaire et qu'il convient de mettre à plus tard la conquête des terrains sur la mer, et ce bien que des nombreuses personnes se soient déclarées intéressés pour l'acquisition de ces terrains. Face au manque de fonds, le 8 avril 1899, le gouverneur général suggère au ministre la suspension des travaux. Ce dernier avait au préalable proposé au gouverneur de réaffecter la ligne budgétaire prévue pour la réparation des ponts du chemin de fer et de la douane au profit des travaux du port. Cette suggestion ne fait pas écho auprès du gouverneur, qui considère que le mauvais état des ponts du chemin de fer et de l'Alfândega conduit les marchands à préférer au port de Lourenço Marques à ceux de Durban et de Port Elizabeth. L'étroitesse des fonds conduit donc le ministre à mettre fin au projet, et ce alors que les travaux amorcés entre la Ponta Vermelha et la ville n'en sont qu'à mi-chemin. Le plan complété et modifié par un autre ingénieur constitue pendant quelques temps le seul document définitif et complet à propos du quai en maçonnerie à Lourenço Marques.

2.4- Les travaux démarrent enfin

La deuxième guerre Anglo-Boer est déclenchée en 1899, conduit les afrikanders à rechercher de nouveaux points d'accès, non contrôlés par les anglais, à l'intérieur du territoire sud-africain. Dans ce contexte le port et le chemin de fer de Lourenço Marques jouent un rôle stratégique et ce d'autant plus que le Portugal soutient le Boers. La paix revenue, Lourenço Marques doit enfin disposer d'un chemin de fer en mesure de répondre efficacement aux besoins qui naissent de la renaissance du Transvaal. En 1900, un nouveau gouverneur-général, le général Joaquim José Machado, est nommé au Mozambique. Dès son arrivée, il analyse les projets élaborés par l'ingénieur suspendu, et essaie d'amorcer la mise en chantier d'une section du quai, en l'absence d'une décision favorable du ministre de tutelle à Lisbonne à une demande de financement, le gouverneur-général doit renoncer. Le successeur de ce dernier, le général Rafael Gorjão, trouve enfin une solution considérée comme intermédiaire, à savoir la réalisation d'un quai en bois. Pour la suite, un ingénieur est envoyé en mission pour étudier les ports de Port Elizabeth, East London et Durban, et à son retour présente un projet qui reprend le modèle de Durban. Un autre ingénieur est envoyé à son tour à Durban avant de présenter, le 5 septembre 1901 un projet de quai en bois, qui reçoit du ministre le 2 avril 1902 une autorisation pour la mise en chantier, et ce malgré l'avis défavorable de la Commission Technique. Le directeur du Chemin de Fer de L.M. est alors chargé de l'exécution des travaux.⁷ En juin 1902, les tous premières pieux sont plantés, les travaux avancent rapidement, le quai est inauguré le 7 août 1903 avec l'accostage du premier bateau de 4 940 tonnes. Le quai est ensuite agrandi : en 1905 il atteint 475m. En 1907 à 800m. Des hangars et des grues sont installés, les terrassements et les rues prévues pour le port sont déjà en partie réalisés, y compris la mise en place des voies ferrées. En 1904, ont accosté 106 navires pour décharger 59 511 tonnes de marchandises. En 1906, 603 navires déchargent 366 879 tonnes, enfin 460 déchargent de marchandises 230 833 tonnes. En 1907 une extension du quai en bois est réalisée.

Les ports constituent des phénomènes dynamiques dont la morphologie et les fonctions subissent des mutations à travers le temps. Les changements au niveau de l'importance d'un port

⁷ Le directeur du Chemin de Fer de L.M. est l'ingénieur Carlos Albers. Il emploie pour la construction du quai le bois appelé Carry et Jarrah, provenant d'Ivonston en Australie, à l'époque encore peu connu en Europe. C'étaient du bois à texture de teck, ayant une grande élasticité et avait une longévité entre 15 et 20 ans lorsqu'il est plongé dans l'eau.

L'ingénieur Mathven est l'un des pionniers de l'utilisation des bois d'Australie. Comme le décrit l'ingénieur Lopes Galvão dans son ouvrage « *A engenharia Portuguesa na Moderna Obra de Colonização* », cité par A. P. de Lima, l'ingénieur Albers avant de démarrer les travaux a bénéficié des avis de Mathven. Au cours des visites qu'Albers effectue en Afrique du Sud, il rencontre Mathven (un ingénieur des ports) et l'invite à visiter Lourenço Marques. C'est au cours de cette visite à Lourenço Marques et au port, qu'Albers bénéficie de l'avis de Mathven quant à la mise en place du quai. Jusque là d'aucuns prônaient une hauteur de huit mètres, d'autres s'attachaient à la ligne de marées, en préférant des dragages et des terrassements. D'autres encore choisissaient un juste milieu. L'ingénieur Mathven réussit à obtenir un consensus. La ligne générale du quai ne suit pas le projet de l'ingénieur Silveira, elle se lance vers l'axe du fleuve, 40m devant le pont, selon l'opinion de Mathven.

peuvent être vus dans le sens absolu et relatif, considérant que le premier induit une mutation de l'influence d'un port dans le temps, et le dernier induit une comparaison avec les autres ports, les rapports entre eux pouvant être de compétition ou complémentaires. A une époque donnée les ports sont susceptibles de s'associer et de former des complexes ou des systèmes à l'échelle locale, nationale ou internationale. Le port de Lourenço Marques en bénéficiant essentiellement d'un territoire limitrophe ayant des grandes ressources économiques, intègre un système portuaire international et entretient des liens plus soutenus avec les ports d'Afrique du Sud, plutôt qu'avec les autres ports mozambicains. C'est pour cela que son encadrement futur doit être conçu dans un contexte où s'intègrent également les ports de Durban, Port Elisabeth, East London, Mossel Bay et plus tard Richard Bay.⁸ En effet, « *Les ports sont les lieux d'une mutation permanente, et sont soumis aux rythmes imprévisibles de la vie maritime internationale* »⁹.

Si tout au début les *vides urbano-portuaires* de Lourenço Marques sont perçus comme la matérialisation d'un déclin socio-économique en œuvre, à terme les changements apportés se présentent comme les changements annonciateurs d'une véritable croissance. L'essor remarquable observé au niveau du trafic sur le port de Lourenço Marques par exemple, témoigne de l'évolution de simple vitrine d'une *gare maritime* vers un *waterfront* où sont mises en évidence les *potentialités*, les *singularités* ainsi que les *modernités* de Lourenço Marques, en tant que ville portuaire. Les interventions urbano-portuaires effectués permettent une requalification du port ainsi que du vieux centre, et sont concomitantes avec une requalification globale de la ville entreprise par la municipalité moyennant une multitude d'interventions *urbanistiques*, c'est cet ensemble d'actions qui met en cohérence la réussite du travail de *régénération urbaine* de Lourenço Marques.

Le dernier quart du XIX^{ème} siècle et le premier quart du XX^{ème} siècle exigent au port de Lourenço Marques un développement soutenu pour répondre aux besoins que lui imposent la croissance économique de l'arrière-pays. L'avènement du chemin de fer Lourenço Marques - Pretoria a favorisé cet élan. C'est dans ce contexte que les acteurs locaux se sont appropriés une logique d'élaboration d'un véritable plan d'aménagement en concertation avec la Ville. L'initiative de l'autorité portuaire visant la mise en valeur commerciale, la création des espaces industrialo-portuaires, et la construction des quartiers spécialisés, entre autres, rencontre les politiques de la Ville soucieuse de l'amélioration du cadre de vie de Lourenço Marques, enfin, des exigences sociales au profit d'un port urbain

⁸ MENDES M. C., *op. Cit.*, p. 323.

⁹ RODRIGUES-MALTA R., « Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe », « *Renouvellements urbains* », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, décembre 2004, n° 97, p. 94.

B- De l'urbanisation rurale à la ville

Le développement économique soutenu de L. M., conduit l'action politique à engager L. M. à une échelle de ville, et l'urbanisation doit suivre cette transition pour se conformer au nouveau statut, par l'instauration d'un plan de ville et de normes (*posturas municipais*), et ce par le concours des ingénieurs militaires.

1- L'élévation de Lourenço Marques au statut de ville (1887)

La décennie qui suit l'accès de Lourenço Marques au rang de bourg en 1876 est caractérisée par un développement soutenu du bourg, qui lui conduit en 1887 à l'élévation par le roi au statut de ville. Ce nouveau statut politique consécutif de l'évolution du bourg conduit à des avantages politico-administratifs pour la ville. Par ailleurs, la division parcellaire et le redécoupage des îlots dans le périmètre urbain témoignent d'une densification du bourg.

1.1- Le statut politique de la ville

Le statut de ville (en portugais *cidade*) est le quatrième statut dont Lourenço Marques bénéficie, après avoir été *povoação* (établissement), préside et bourg. Le passage du statut de préside à celui de bourg constitue un objectif politique, et ce dans un contexte où l'on passe d'une logique de fortification à une logique d'ouverture, vers le commerce... Or, l'accès au statut de ville comporte une logique ou objectif politique : Lourenço Marques bénéficie désormais d'un budget plus important, un gouverneur est nommé ce qui accorde à la ville beaucoup plus de crédibilité, le gouverneur étant un interlocuteur politique du gouvernement portugais.

Le titre de *cidade* ou ville accordé à l'époque à Lourenço Marques comme à d'autres lieux sous influence du système portugais tels qu'au Brésil, est un titre plutôt honorifique et n'apporte que très peu sur le plan de l'organisation politique et administrative. La Câmara Municipal est maintenue et son autonomie de décision est également renforcée. L'autorité locale se voit dotée des *marges d'initiative*¹⁰ pour la gestion de la ville dans différents domaines.

L'acquisition du statut de ville, permet à L.M. d'accéder à un contexte dont les décisions lui mettent devant une pluralité d'acteurs du secteur public et privé. Cela évoque par ailleurs, le renouvellement de l'approche sur la politique de gestion publique de la ville, et la présence des nouveaux outils de gestion, ainsi qu'une redéfinition de la nouvelle évolution; en harmoniser avec

¹⁰ Cette expression est utilisée par NOVARINA G., « Formations des accords et représentations sociales », In « Politiques Publiques et négociation : Polarités, flexibilités, hiérarchies », GAUDIN J.-P. et NOVARINA G. (sous la dir. de), CNRS éd., Paris, 1997, pp. 45-63.

les nouveaux acteurs ;¹¹ depuis, la ville est appelée à s'extraire d'un système très centralisé, vers un pouvoir qui articule avec le secteur public et privé, dans un but d'harmonisation de l'intérêt collectif de Lourenço Marques.

Le modèle d'organisation mis en place à Lourenço Marques et dans d'autres parties du territoire du Mozambique, correspond à un modèle emprunté à Lisbonne par les portugais¹². C'est un modèle utilisé à l'époque au Portugal ainsi que dans d'autres pays d'Europe.

1.2- Le statut de ville est justifié par des raisons économiques

L'importance des défis, que le futur lui imposera inéluctablement, explique que Lisbonne plaide en faveur du passage de Lourenço Marques en 1887 au rang de Ville. « *Prenant en considération la croissance notable qu'a connue le bourg de Lourenço Marques, capitale du district du même nom dans la province du Mozambique, en constatant les améliorations matérielles qui y ont été dernièrement réalisées, et considérant l'exceptionnelle importance que tant ce bourg que son port vont acquérir lors de la prochaine ouverture du chemin de fer qui va raccorder, de manière facile et rapide, le district avec la république du Transvaal, importance qui est aujourd'hui déjà très sensible vu l'augmentation de la navigation et du commerce, et la transformation rapide qui s'opère dans les conditions économiques et sociales de ce peuplement, : j'ai décrété que le bourg mentionné soit élevé à la catégorie de ville, avec la dénomination de ville de Lourenço Marques.*

Le ministre et secrétaire d'Etat des affaires de la marine et outremer ainsi l'a entendu et fait exécuter.

Paço, le 10 novembre 1887 = ROY = Henrique de Macedo»¹³

¹¹ Pour développer cette approche je me suis inspirés de l'ouvrage de NOVARINA G., op. cité, pp. 45 - 47, ainsi que la pensée de C. N. Stone, « *Urban regimes and the capacity to govern : a political economy approach* », *Journal of Urban Affairs*, 1993, vol. 15, n° 1, pp. 1 - 28, cité par NOVARINA G., op. cité, p. 47.

¹² Les toutes premières villes (*ciudades*) au Portugal correspondaient aux sièges des paroisses (*diocese* ou *paróquia* en portugais), et tout au long du Moyen Âge seules neuf établissements avaient le statut de ville (Braga, Porto, Viseu, Lamego, Guarda, Coimbra, Lisboa Evora et Silves), les autres bourgs (Santarém,...) en dépit d'avoir un plus important coefficient démographique et économique par rapport aux villes existantes ne bénéficiaient pas encore de ce statut. Pour beaucoup de ces bourgs le passage au rang de villes est venu lors de la création des évêchés (*bispado*) concernés. D'autres ont été surclassées grâce à sa localisation géostratégique, démographique ou économique. L'attribution du statut de ville par le pouvoir central a été toujours relativement mesurée. Ainsi, jusqu'en 1974 il n'existe au Portugal que quarante trois villes.

¹³ « *Tomando em consideração o notavel incremento que tem tido a villa de Lourenço Marques, capital do districto domesmo nome na provincia de Moçambique, em resultado dos melhoramentos materiaes ali ultimamente realizados, e attendendo a excepcional importancia que tanto aquella villa como o seu porto hão de adquirir com a proxima exploração do caminho de ferro que ha de ligar, por uma comunicação facil e rapida, aquele districto coma república do Transvaal, importancia que é já hoje muito sensível no augmento da navegação e do comercio, e na transformação rapida que se está operando nas condições economicas e sociaes d'aquella povoação : hei por bem decretar que a mencionada villa seja elevada á categoria de cidade, com a denominação de : cidade de Lourenço Marques.*

O ministro e secretario d'estado dos negócios da marinha e ultramar assim o tenha entendido e faça executar.
Paço, em 10 de Novembro de 1887 = REI = Henrique de Macedo. »

L'accès au statut de ville est donc justifié par des raisons économiques. En effet, l'acquisition des terrains par plusieurs privés auprès de l'autorité municipale de L.M., parmi lesquels le Dr. Oscar Sommerschild, qui cherche à lancer sur milles hectares des plantations d'eucalyptus sur la zone du chef traditionnel de Polana¹⁴, l'augmentation du peuplement, l'accroissement substantiel du trafic du port ainsi que le dépassement par la douane de L.M. des recettes de l'Ilha de Moçambique, constituent autant de facteurs de ce nouveau dynamisme. Et c'est lors de cette même année de 1887 qu'est lancée l'élaboration du premier plan d'extension de Lourenço Marques.

2- Le premier plan d'extension de Lourenço Marques : le Plano Araújo (1887)

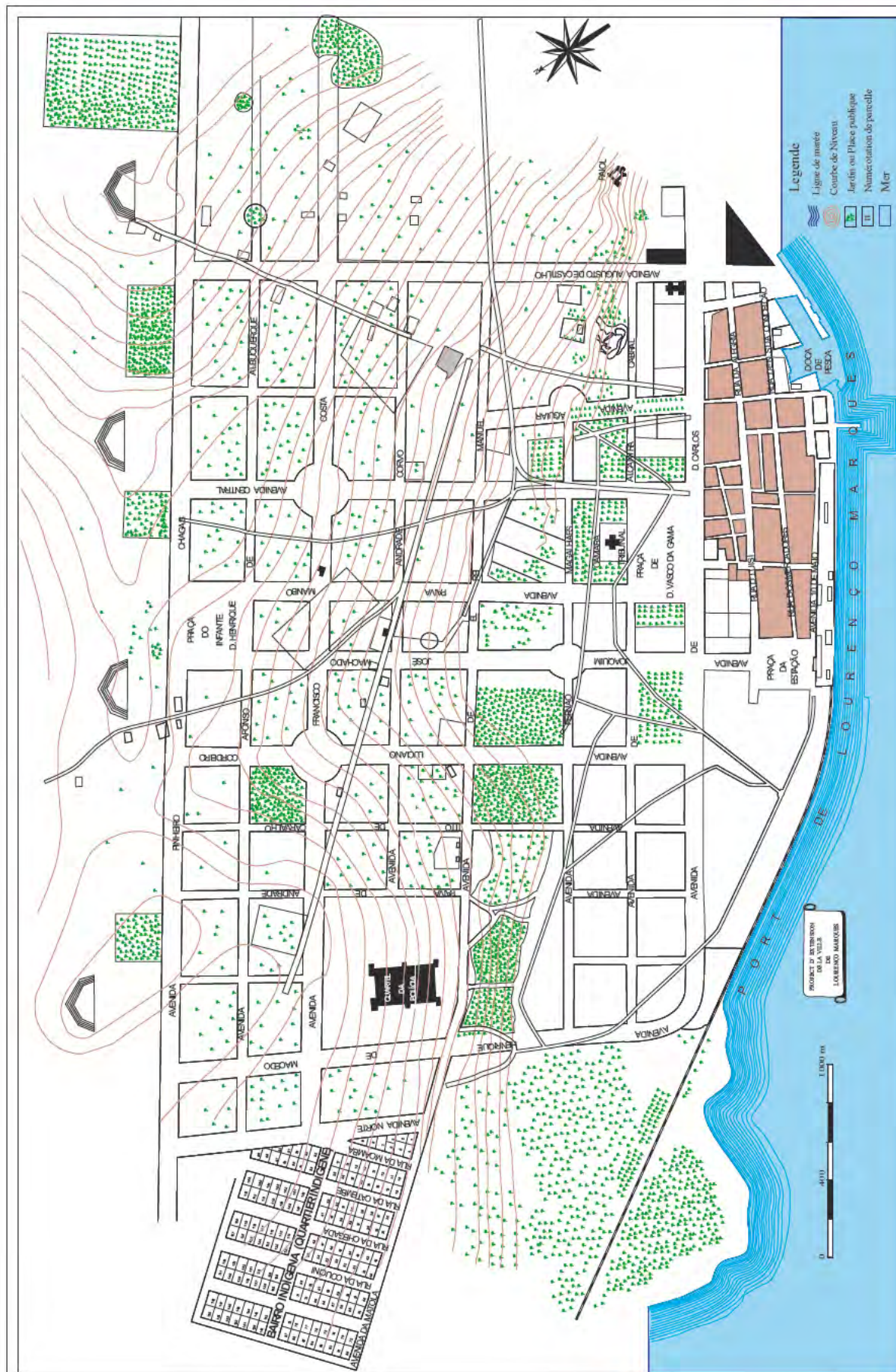
2.1- La mise en place d'une grille orthogonale

Le premier plan d'extension de la ville privilégie une croissance en continuité avec la structure préexistante (*le noyau primitif*), par le biais d'un tracé orthogonal qui intègre le tracé préexistant. Le plan met par ailleurs fin aux hypothèses soutenues par les différents projets de plans (en particulier ceux de R. T. Hall et de F. Jeepe, tous les deux datés de 1878), qui privilégiaient le principe de la délocalisation de la ville sur les collines de l'Alto de Maxaquene, pour bénéficier des meilleures conditions de salubrité dans un environnement de qualité.

Les pionniers de la ville de Lourenço Marques s'acharnent à faire évoluer le tissu urbain d'abord confiné au périmètre du noyau primitif, puis étendu à sa périphérie. L'environnement préexistant semble, ainsi que l'indique Maurice Halbwachs, s'imposer aux décisions du groupe humain. « *Lorsqu'un groupe est inséré dans une partie de l'espace, il la transforme à son image, mais en même temps il se plie et s'adapte à des choses matérielles qui lui résistent. Il s'enferme dans le cadre qu'il a construit. L'image du milieu extérieur et des rapports stables qu'il entretient*

B.O. (Boletim Oficial) n° 1, de 7 de Janeiro de 1888, p. 1. Diploma transcrito em A. P. de Lima, p. 32, com algumas inexactidões. (cité par LEMOS M. : *Maputo, Deste lado da Baía : Considerações sobre a toponímia da Cidade*. In « Centenário da Cidade de Maputo 1887 – 1987 ». *Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique*, 1987, n° 2, pp. 12 et 17).

¹⁴ Boletim Oficial 1887 : 485, portaria n° 437 de 22 de Outubro de 1887, e B. O. 1909 : 332-3. Selon Noronha (GDLM Cx 128-M1(5) doc. 1, Relatório e Projecto de Regulamento para a Concessão de Terrenos..., L.M., 29 de Março de 1893, p. 23), Dr. Sommerschild, um sueco, ... tem arrotado cerca de 100 hectares, e com os quais gastou mais de 54 contos. [...]. Dr. Sommerschild, suêdois, ... a investis plus de 54 mil escudos pour 100 hectares[...]. C'est peut-être pour cela que n'existe pas sa concession dans la liste des concessions qui ont été annulés (p.e. GDLM, Cx 1-M1(1) Copie du *foral* et informations... 1871-1893). Sur l'histoire de la concession vendue en 1896 : A Concessão Sommerschild... 1953 : 6-9. Voir également ces références dans l'article de Gerhard LIESEGANG : *Lourenço Marques antes de 1895 : Aspectos da história dos Estados vizinhos, da interacção entre a povoação e aqueles Estados e do comércio na Baía e na povoação* », In « Centenário da Cidade de Maputo 1887 – 1987 ». *Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique*, 1987, n° 2, p. 58.



Titre	Plan d'extension de la ville (Plan Araujo)		Année : 1887
Source	A.H.M.		
Reconstitution	INTERPRETATION PAR L'AUTEUR DE LA CARTE ORIGINALE		Année : 2005

avec lui passe au premier plan de l'idée qu'il se fait de lui-même. »¹⁵

Le Major Joaquim Machado joue un rôle fondamental au niveau de la mise en chantier d'un ensemble de travaux d'importance capitale pour le développement de la ville ainsi que du port.¹⁶ Il déclare : « *Le bourg exigü qu'est alors Lourenço Marques commence ainsi, par une action acharnée du Major Machado, son progrès bien projeté le conduisant à la ville. A ses techniciens l'on doit les plans de la future capitale ainsi que des nombreux travaux dans le port.* »¹⁷. Il montre ainsi que le plan d'extension doit permettre de concrétiser le passage au statut de ville.

Le plan proposé et mis en application à Lourenço Marques en 1887, comportant l'extension du noyau primitif de Lourenço Marques, vient cristalliser sur ce nouveau site la pensée de l'époque. Ce plan comportant une maille orthogonale, censée assurer à travers l'extension du vacuum primitif de Lourenço Marques le raccordement et une continuité avec le nouveau site, imprime au sol une maille commune sur l'ensemble des périmètres (ancien et nouveau). Pour assurer le raccordement des deux périmètres le quadrillage a dû grimper les collines. Ce plan est approuvé en 1892 par le gouverneur général du Mozambique¹⁸, après avoir reçu un avis favorable de la Câmara Municipal ainsi que du gouverneur du district, et en dépit de l'importante différence de niveaux observés entre les voies tracées sur le noyau primitif et celles découlant de l'extension localisées sur la colline, et représentées sur une même maille. Cette dernière ne fait pas l'objet de critiques, comme ce fut le cas pour d'autres villes comme San Francisco.

L'on observe qu'à Lourenço Marques la grille constitue, non seulement pour ce qui est du plan de 1887, mais aussi pour toute la durée de la période des extensions successives, l'outil de

¹⁵ HALBWACHS M., *La mémoire collective*, Paris, 1950, cité par Aldo ROSSI, *L'architecture de la ville*, Infolio éditions, 2001, p. 179.

¹⁶ MORAIS J. S., op. Cité, p. 85. Plusieurs difficultés se sont imposées, le discours du Gouverneur-General lors de sa prise de pouvoir suite à sa troisième nomination à ce poste, en témoigne : « [...] de cette province à laquelle j'ai dédié les meilleures années de ma vie et à laquelle s'attachent d'inoubliables souvenirs, de nombreux amis et collègues de travail déjà disparus, des actes aux importantes conséquences, des enthousiasmes et des prévisions sur son progrès, début non partagés par l'opinion publique, mais que le temps a pleinement confirmé. ». LIMA A. P., « O general Joaquim José Machado: Homem de Acção » In Boletim Municipal n° 6, Câmara Municipal de Lourenço Marques, L.M., 1970, p. 13.

¹⁷ « O acanhado burgo que é então Lourenço Marques inicia pois, sob a esforçada acção do Major Machado, o seu bem projectado progresso que o conduz a cidade. Aos seus técnicos se devem os planos da futura capital e bastantes obras no porto. » MERTENS E., « Discurso proferido na cerimónia do lançamento da primeira pedra do monumento ao general Joaquim José Machado a inaugurar em 1977 » In Boletim Municipal n° 6, Câmara Municipal de Lourenço Marques, L.M., 1970, p. 9.

¹⁸ « M'ayant été présenté le plan général d'extension de la ville de Lourenço Marques, élaboré par le directeur des travaux publics, Conseiller Antonio José d'Araújo ; Vu le code administratif en vigueur et conformément au décret du 31 décembre 1864 et considérant ce que m'a été présenté à ce sujet par la Câmara Municipal et ce qu'informe le gouverneur du district, à travers l'Officio n.° 303 du 27 octobre dernier ;/ Ai par intérêt, approuver, pour des effets légaux, ledit plan d'extension de la ville de Lourenço Marques./ Les autorités et d'autres personnes dont compète la connaissance de celle-ci, aient ainsi entendu et l'accomplissent. - Palais du gouverneur général de la province du Mozambique, le 1^{er} décembre 1892./ Le Gouverneur Général, Raphael d'Andrade ». Boletim Oficial de Moçambique n.° 49, 3 de Dezembro de 1892, Portaria n.° 598. Cité par J. S. MORAIS, op. cité, pp. 85 et 221.

prédilection pour le tracé de la ville. Ce quadrillage devient également, en reprenant l'expression de F. Lipsky, *la marque d'un ordre formel aliénant*, susceptible de valoriser la persistance de la succession des extensions observées tout au cours de l'évolution.

2.2- L'influence des ingénieurs militaires

Lourenço Marques constitue une des expériences de mise en place des tracés régulateurs par des ingénieurs militaires portugais lors de la création des villes dans les colonies portugaises en Afrique et au Brésil. Les principes retenus par ces ingénieurs, dont il faut souligner qu'ils rendent des comptes au pouvoir central, sont d'ordre pragmatique et politique. Les ingénieurs ne font pas référence à un *corpus théorique* et selon les villes retiennent soit un tracé à caractère organique soit un tracé quadrillé. Ce dernier était dérivé d'un principe d'adaptation d'un modèle géométrique à la topographie d'un terrain plat, comportant des conditions favorables à la mise en place des structures d'établissement et d'occupation susceptibles d'assurer l'affermissement des positions stratégiques du territoire des anciennes colonies, au niveau des réseaux urbains. Si l'on compare la conception des modèles, mis en place dans la ville de Lourenço Marques et ceux des villes précédentes comportant des modèles réguliers l'on constate que dans le cas de Lourenço Marques le tracé et l'infrastructure ne sont pas dissociés. Le plan d'extension de Lourenço Marques se présente comme un ambitieux projet permettant le développement de la ville, en la faisant accéder à la modernité. Le tracé exprimé sur ce plan appartient au major d'artillerie António José de Araújo, aussi qu'en témoigne sa signature, apposée sur le plan. Pourtant la dynamique de travail démontrée par les expéditions de travaux publics témoigne d'une appropriation collective où le leader joue un rôle essentiel. Il en est de même pour le major Machado auteur de différentes œuvres sur le continent africain et ayant occupé différents postes tout au long de sa carrière. Pour cela ils sont considérés comme des co-auteurs (« *Son étude est réalisée conjointement avec le major Machado* »¹⁹) des différents travaux réalisés.

Au cours de la construction du chemin de fer pour assurer le raccordement entre Lourenço Marques et Pretoria, un entrepôt frontalier est installé, appelé Ressano Garcia. Les ingénieurs militaires portugais cités ci-dessus sont aussi les auteurs des tracés de cette dernière qui sont similaires à celui de Lourenço Marques bien qu'à une échelle réduite. Ressano Garcia est assise sur le rio Incomati et le chemin de fer et le tracé quadrillé mis en place par les ingénieurs annonce la presque absence d'éléments préexistants. Elle comporte deux places centrales, une plus au

¹⁹ « *O seu estudo é realizado em conjunto com o major Machado* ». MERTENS E., « *Discurso proferido na cerimónia do lançamento da primeira pedra do monumento ao general Joaquim José Machado a inaugurar em 1977* » In Boletim Municipal n° 6, Câmara Municipal de Lourenço Marques, L.M., 1970, p. 10.

moins au centre de la grille et l'autre à la proximité du fleuve. Un levé topographique²⁰, daté de 1858, fait apparaître la signature du major Araújo. Le développement du bourg de Ressano Garcia, restera limité au seul noyau ordonné, qui est entouré par un établissement irrégulier de voies, comportant un bâti précaire.

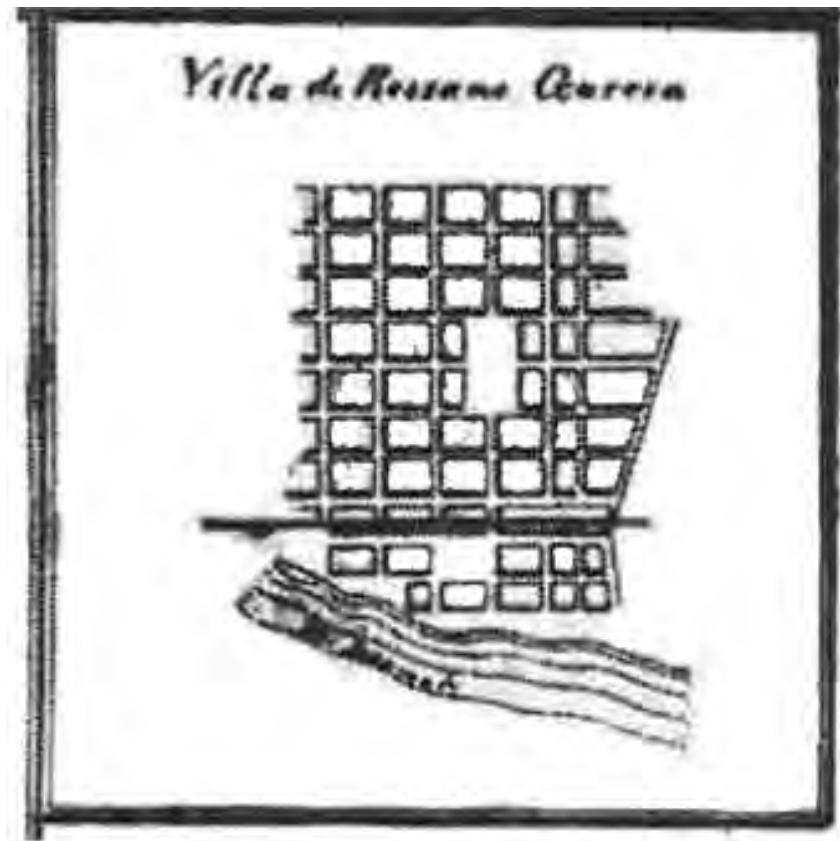


Fig. IV.09: **Plan de Ressano Garcia**. Source : Morais J., *Maputo : Património da Estrutura e Forma Urbana. Topologia do Lugar*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, p. 91.

2.2.1- La matérialisation des nouveaux tracés

Le plan d'extension de Lourenço Marques se doit d'établir un rapport avec la structure urbaine préexistante. Ainsi, la réinterprétation du plan du noyau primaire doit aboutir à un changement conséquent de sa morphologie urbaine. S'y ajoute tout un travail (de l'équipe chargée du nouveau plan) réalisé précédemment visant la mise en conformité ainsi que la mise en place d'un règlement d'urbanisme (*posturas*) liés aux édifices.

Un premier travail faisant l'objet d'une mise en chantier et qui apporte un changement à la structure du noyau primitif est celui de la destruction de la ligne de défense, qui jusque-là marque la limite du périmètre du bourg.

²⁰ « Moçambique – Ressano Garcia – Sibié » Direcção de Serviços Geográficos e Cadastrais, Esc. 1/50 000, 1958, na Sociedade de Geografia de Lisboa. Cité par MORAIS J. S., op. cité, p. 86.

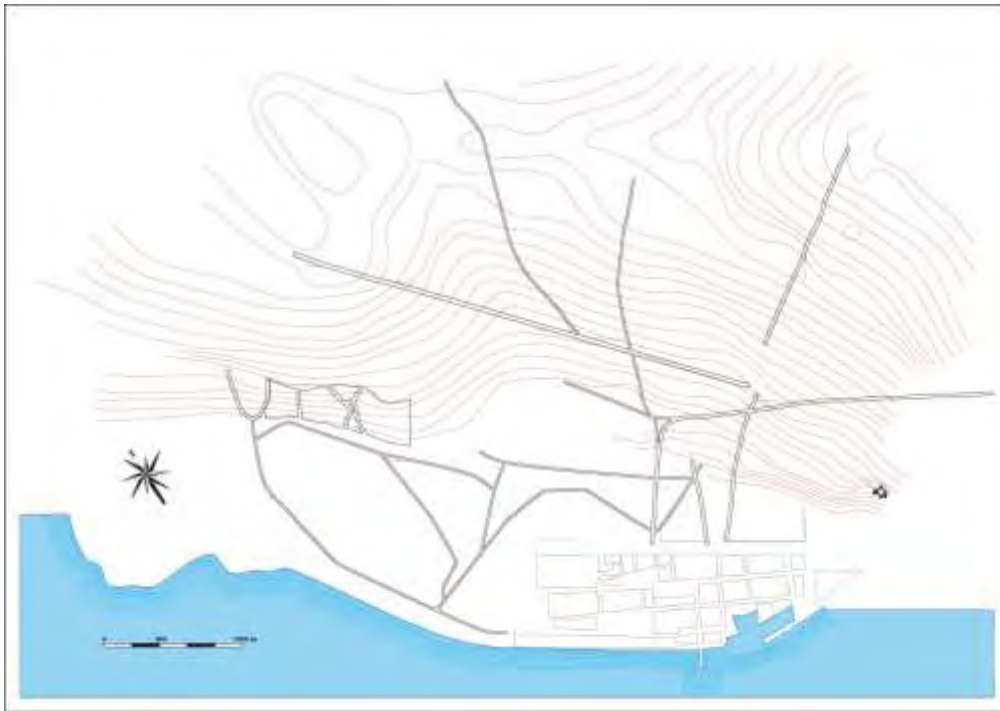


Fig. IV.10: **Chemins préexistants extra-muros, sur lesquels sera apposée la nouvelle maille orthogonale, du plan de la 1^{ère} extension.** Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

Cependant, cette ligne de défense n'avait pas véritablement empêchée l'implantation de constructions en dehors du bourg, comme une église, un hôpital, une caserne sur la zone dénommée Alto-Maé, un jardin floral et potager, devenu plus tard jardin botanique, et le long de la route qui assure le raccordement à la Ponta Vermelha, la maison du gouverneur et un important nombre d'édifices. L'ensemble de ces éléments sont pris en considération lors de l'élaboration du plan, en tant que permanences. S'y ajoute le chemin de fer dont la mise en chantier est déjà une réalité à cette époque.



Fig. IV.11: **Des implantations extramuros.** Source : A.W. Bayly and Co. ACTD. Arquivo científico tropical. Digital repository.IICT.

Pour ce plan d'extension, l'axe structurant est l'avenue Joaquim José Machado (cf. Fig. IV.12 ci-après) qui part de la Praça da Estação (place gare ferroviaire) et il est orienté nord-est sud-ouest. En effet, deux axes perpendiculaires structurent la nouvelle extension, ainsi le deuxième axe structurant est l'avenue de Dom Carlos (orienté nord-ouest sud-est), le boulevard de ceinture qui assure la transition entre le 1^{er} noyau et l'extension, aussi il est l'élément de soudure entre les deux tissus urbains.

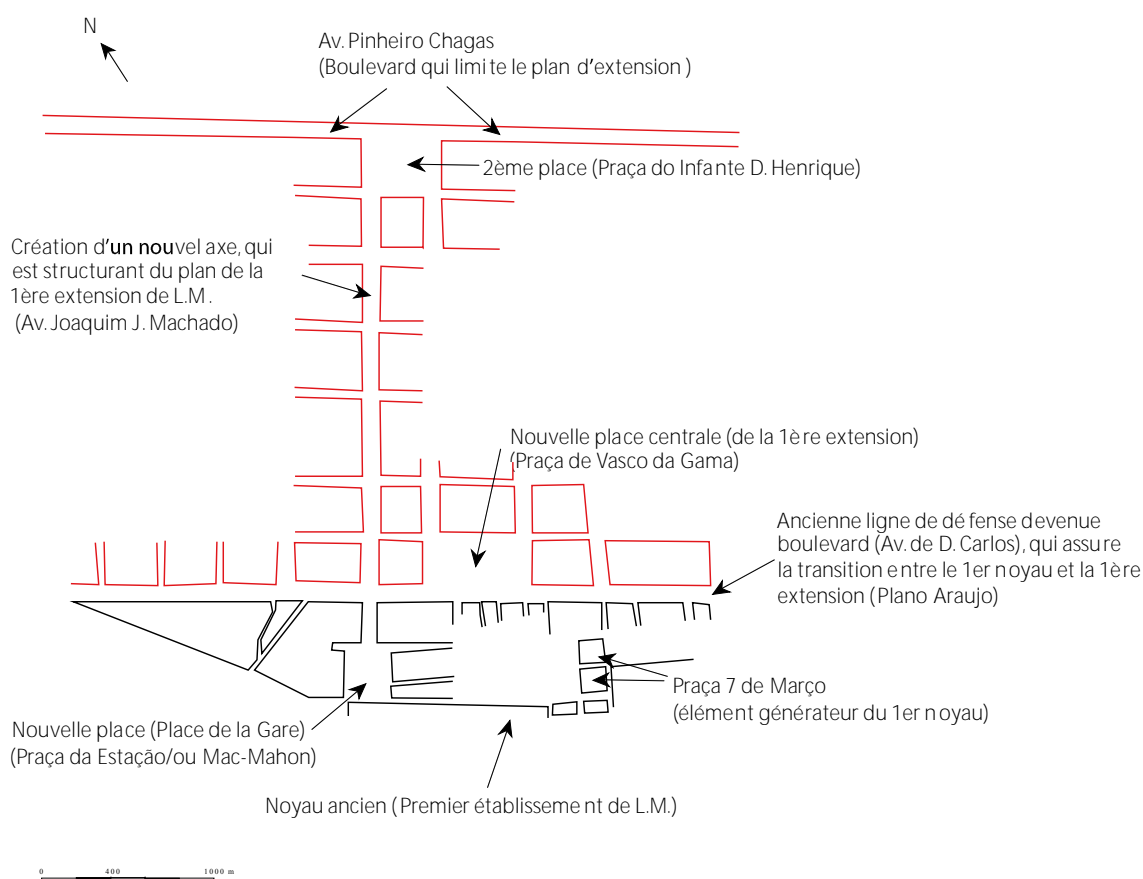


Fig. IV.12: **Nouvel axe structurant du plan d'extension de la ville.** Source : interprétation de l'auteur (T. Vales).

Contrairement aux plans datés de 1878 proposant une intervention visant à redessiner les pâtés de maisons existants de la ville, le plan d'extension de 1887 (cf. plan [IV.3] de L.M.), comportant une logique d'harmonisation entre 2 tracés distincts, pour aboutir à un ensemble unique. A l'Est de la forteresse, au lieu de la Praça da Rainha, la mise en place de 2 pâtés de maisons, entre les Av. Augusto de Castilho et la Rua do Baluarte, vise à matérialiser la charnière entre l'ancienne et la nouvelle ville. La ligne de défense localisée au nord du noyau est supprimée, et le plan d'extension établit une nouvelle voie, l'Av. D. Carlos I. A l'ouest du noyau, une rue dénommée Travessa de São Pedro (ou Rua da Mesquita) est aménagée entre la rua D. Luís I et l'Av. D. Carlos I. Cette dernière se positionne en parallèle aux axes longitudinaux du noyau

préexistant, et en remplaçant l'enceinte qui existait en tant que noyau primitif, joue un rôle de raccordement des deux tissus urbains (l'ancien et le nouveau) et englobe dans le nouveau pourtour les édifications préexistantes. Cette transition vers le nouveau tracé est également marquée par la Praça da Estação et l'Av. Joaquim Machado. Les Avenues Joaquim Machado, D. Carlos I, la Rua D. Luís I ainsi que la Travessa de São Pedro constituent le pourtour d'un nouvel îlot, au cœur duquel des édifices préexistants se laissent englober. Une toute première approche comportant la toponymie des rues est alors évoquée, concernant les dites *travessas*, ainsi que la ligne de défense constituée par un rempart déjà détruits et les bastions. Des exemples sont la Travessa da Porta da Linha, la Travessa de São Pedro et la Travessa do Baluarte. Quelques pâtés de maisons font également l'objet d'une redéfinition de leur tracé, au niveau du plan de détail de l'Avenida 18 de Maio, lors du terrassement du nouveau quai. Nous sommes alors face à un tracé qui n'est pas parfait du point de vue géométrique, bien que comportant une régularité évidente. En effet, à cette époque la création des voies et l'aménagement de celles qui existent font l'objet d'une adéquation et d'une mise en conformité. Ainsi que l'observe J. Morais, « [...] *la permanence conceptuelle du modèle urbain est depuis longtemps évidente dans les extensions de l'aire urbaine, prenant comme support ce tracé régulateur [...]* ». ²¹

La mise en perspective du projet d'extension du bourg dénommé *Projecto de ampliação da villa*, ainsi que du *Plan Araujo*, en témoignent. Morais ajoute que : « *Au contraire de l'esquisse qui donne le sentiment d'une répétition ad eternum, le projet final prévoit une limite urbaine qui ne découle pas du tracé du plan, mais des nécessités de défense, à cause de la guerre contre les vátuas. C'est en effet le lieutenant António Araújo qui est chargé de la conception de la ligne de défense, inscrite dans le projet final décrit par Eduardo de Noronha.* » ²²

Une ligne qui suit le nouveau quai du port n'ayant pas encore été achevée, est prise en considération en tant que référence pour permettre au tracé d'avoir une orientation, marquée par la Rua da Fonte.

Si dans l'*esquisse*, l'on n'a pas à disposition les éléments susceptibles de permettre une lecture de la hiérarchie des voies, dans le projet final il est envisagé des voies comportant une emprise allant de 15m à 20m d'une part, et des voies primaires ayant une emprise de 40m. L'Avenida D. Carlos I assure un rôle de transition entre le noyau ancien et la nouvelle extension.

²¹ « [...] *a permanência conceptual do modelo urbano está desde logo patente nas expansões da área urbana, tendo como suporte este traçado regulador [...]* ». J. S. Morais, op. cité, p. 88.

²² « *Ao contrário do que acontece no esboço, o que lhe dá o sentido de repetição ad eternum, no projecto final existe um limite urbano que não é decorrente do desenho do traçado em si, mas sim de necessidades defensivas, decorrentes da guerra com os vátuas, sendo o tenente António Araújo encarregue da concepção da linha de defesa, representada no projecto final e descrita por Eduardo de Noronha* ». J. S. Morais, op. cité, p. 88.

2.2.2- Un tracé à ségrégation raciale

Le quartier dénommé *Bairro Indígena* (ou quartier indigène) est préconisé par le plan en lisière de la ville, au nord-ouest, et juxtaposée à celle-ci. Il a une orientation différente du plan dans son ensemble, les voies n'obéissant pas à une hiérarchie et il n'a pas par ailleurs été prévu aucune place publique. Pourtant de possibles extensions de ce quartier ont été envisagées, grâce à la présence d'un *module* plus serré par rapport à la ville dans son ensemble. J. Machado et J. Aguiar ont une conception ségrégationniste de la ville en Outre-mer, puisque cette pratique annonce une volonté explicite de matérialiser une politique de ségrégation physique et culturelle de la ville européenne, entre européens et indigènes.

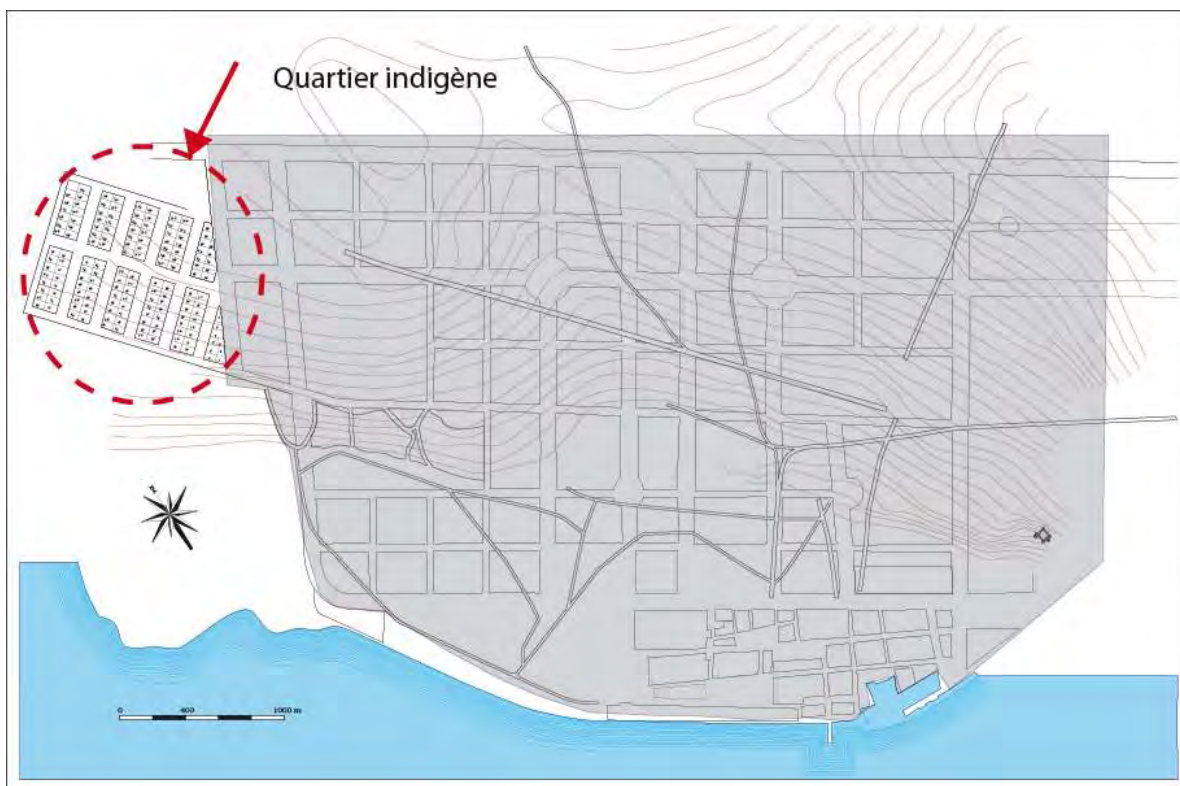


Fig. IV.13: Le quartier indigène projeté sur le 1^{er} plan d'extension de Lourenço Marques (1887). Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales).

2.2.3- Zonage et marché foncier

Lors d'une session de la Câmara Municipal, A. J. de Araújo cherche à faire approuver une grille de prix pour la vente de parcelles de terrains urbains, et se sert du tracé des Avenues Francisco Costa et Pinheiro Chagas pour définir les limites des différentes zones de la ville²³. En

²³ Les prix sont définis au mètre carré, et varient selon les zones. Le conditionnement de la distribution par zones géographiques induit à ce que certaines classes socioéconomiques occupent ou privilégient l'achat des terrains dans certaines zones, et ainsi influencent le développement de la ville. Un zonage de la ville est établi en quatre ou cinq zones. Plus l'on monte vers le haut de la colline dans la ville, moins les prix des terrains sont élevés. En effet, les montants s'élèvent

plus de ces voies parallèles, l'on trouve de grands axes perpendiculaires aux précédents, comme les avenues Central, Paiva Manso, Luciano Cordeiro, Joaquim Machado, Augusto de Castilho. Cette dernière constitue le jalon de la limite de la ville, du côté Est. Quelques prolongements des voies transversales au-delà des limites du plan de la ville annoncent le sens de la future extension. La mise en conformité de certaines infrastructures routières et des édifices, comme la route dite de Lydenbourg, la caserne, induisent le tracé des avenues Henrique de Macedo et Norte.

2.2.4- Places publiques

Par ailleurs, des places publiques sont également aménagées, l'une en face de la gare ferroviaire (cf. Praça do Azeredo), l'autre sur l'axe de l'Av. Joaquim Machado, qui constitue l'élément générateur du plan d'extension.



Fig. IV.14: **Place de la gare (Praça Azeredo) en deux périodes différentes, et les édifices des différents secteurs d'activité.** Source : A.H.M.

La place Vasco da Gama et celle de l'Infante D. Henrique sont aménagées dans le cadre de la nouvelle structure urbaine et leur composition spatiale découle d'une métrique du tracé quadrillé, grâce à la suppression d'un des pâtes de maisons, selon un principe de *logique de tracé* de voie, différent d'un sens de composition formelle qui existait au niveau des places remontant à la période de la Renaissance ou du Baroque. Selon Morais, « [...] Celles-ci arrivaient comme éléments morphologiques porteurs des points focaux ou des tensions dans le tracé, en acquérant

à vingt et trente *reis* le m² pour la première zone allant du port à l'Avenida D. Manuel, vingt et quinze *reis* pour la deuxième zone allant de l'Av. D. Manuel et l'Av. Francisco Costa, quinze et dix *reis* pour la troisième zone qui est à cheval entre les avenues Francisco Costa et Pinheiro Chagas, cinq *reis* pour la quatrième zone localisée entre l'Av. Pinheiro Chagas et l'ensemble de tous autres terrains compris dans la juridiction municipale vers le nord plus au moins entre l'Est et l'Ouest et entre les avenues Augusto Castilho et Henrique de Macedo. En fin, dix *reis* pour tous les terrains disposés à l'Est de l'Av. Castilho à cheval entre le prolongement des avenues Pinheiro Chagas et Francisco Costa. Acta n° 8, 30 de Janeiro de 1888, (Divisão da cidade em zonas e tabelas de preços de venda de terrenos).

*une identité propre, ce qui peut-être expliqué par la disparition de ces deux places.. »*²⁴

2.2.5- Les équipements et infrastructures

L'aménagement d'un nouveau centre pour la ville est envisagé autour de la place Vasco da Gama. Des nombreux projets sont prévus, comprenant des infrastructures comme des édifices publics dont l'Hôtel de ville, le Service des Travaux Publics, le Tribunal, une école, le marché... La nouvelle limite de la ville, marquée par l'Av. P. Chagas, prévoit au croisement de cette dernière avec l'Av. J. J. Machado, une place (la Praça do Infante D. Henrique), cet ensemble témoigne d'une volonté explicite de prévoir une extension ultérieure de la ville. Cette place publique n'a pourtant jamais vu le jour, laissant place à l'aménagement d'un îlot. Au croisement des axes principaux sont envisagés trois ronds-points, l'un est aménagé au bout de l'Av. Fernão de Magalhães, à la jonction avec le Jardim da Avenida Aguiar (Jardim Tunduru), un autre est la place de l'Hôtel de ville, et le troisième au croisement de l'Av. Fernão de Magalhães et l'avenida Paiva Manso (ce dernier n'est pas matérialisé).

2.2.6- Les voies et les îlots

Le principe du tracé des voies et leur relation avec les éléments préexistants induisent des pâtés de maisons de forme carrée, rectangulaires, de différentes dimensions, dont la longueur, parallèle au quai, varie de cent à deux cent vingt-cinq mètres. La largeur varie de cent à cent quatre-vingts mètres. Les pâtés de maison aménagés le long des avenues Henrique de Macedo, Norte et Aguiar constituent une exception où le tracé a dû suivre une orientation différente. 58 pâtés de maisons sont réalisés puis ce chiffre croît au fur et à mesure que d'autres îlots se libèrent, surtout ceux qu'abritent la caserne et l'église. Leur surface varie entre 1 et 3 hectares, comportant chacun plus de dix lots. Les infrastructures publiques occupent quant à elles une surface variant entre mille et sept mille mètres carrés. Les îlots aménagés de façon à recevoir les édifices publics, comme en témoigne la situation observée tout autour de la Praça Vasco da Gama, annoncent l'appropriation de la « *règle des médianes du rectangle* » qui compose le pourtour de l'îlot, aboutissant à des îlots ayant plus au moins soixante sur cinquante mètres. Pour ce qui est des îlots à vocation autre que les infrastructures publiques, leur processus de formation ne fait pas l'objet d'une règle préétablie dans le cadre de ce plan. Les îlots préexistants sont pris en considération dans le tracé, et ne sont pas modifiés s'ils ne s'opposent pas au tracé des nouvelles voies : « *Um terreno inculto appartenant à la Banco Ultramarino traverse l'avenue. Cette situation n'a guère*

²⁴ « [...] as mesmas surgiam como elementos morfológicos portadores de pontos focais ou de tensão no traçado, adquirindo identidade própria, o que talvez seja a explicação do desaparecimento destas duas praças » MORAIS J. S., op. cité, p. 90.

d'importance, car il est possible d'attribuer une parcelle sur les nouveaux îlots, de façon à compenser la partie qui lui est soustraite à cause du passage de la nouvelle avenue »²⁵

2.2.7- L'absence d'une règle de lotissement

Des levés topographiques qui sont dressés après le plan d'extension de L.M., dont témoignent l'îlot de l'ancien cimetière et l'îlot à gauche, entre l'avenue F. Magalhães et D. Manuel (voir carte L. M. 1903 : Fig. [IV.4]), ainsi que les lotissements réalisés ultérieurement, annoncent l'absence d'une règle de lotissement²⁶, et laissent sous-entendre la présence d'un modèle portugais de pratique urbanistique, qui s'appuie sur une logique de tracés de voie. La recherche d'une rigueur au niveau de la mise en place des règles, est observée dans le quartier indigène comportant des îlots pour la plupart de format rectangulaire (soixante par cinquante-six mètres), comprenant une surface de neuf mille mètres carrés, les autres au alentour sont plutôt triangulaires (dix neuf et demi sur trente mètres). Tout au long de la route vers la Ponta Vermelha, on trouve un hôpital et quelques concessions de terrains dont la présence conditionne la mise en place des lotissements à venir ainsi que des voies.

2.2.8- Les préexistences structurantes

La route vers la Ponta Vermelha ainsi que la structure des places publiques et des voies du noyau primitif constituent des préexistences et font certes, partie des éléments structurants de la ville. L'Av. D. Manuel comporte un positionnement structuré par la route vers la Ponta Vermelha. Un autre élément marquant est l'entrepôt à munition, tout autour duquel, sur un rayon de 200 m, est interdite toute construction. La localisation de l'Av. Castilho est initialement influencée par cette règle de *non aedificandi*. La route dite de Lydenbourg, joue pendant longtemps un rôle de parcours externe au préside, jusqu'au moment où elle est englobée dans la ville. Elle donne lieu à l'Avenida Central, bien que cette dernière ne suive pas actuellement l'orientation de sa voie d'origine. La logique vise l'adaptation des chemins et de routes existants, comme en témoigne également le projet de construction de l'Av. Aguiar, (en indiquant l'Av. D. João de Castro comme étant la route vers la Ponta Vermelha assez élargie). Au sud de la Praça da Estação était localisée la gare ferroviaire, c'est sur cette place publique que démarre le tracé de l'Av. Joaquim José

²⁵ « *Atravessa a avenida um terreno inculto aforado ao Banco Ultramarino ; este facto não merece porem importancia alguma visto ser possivel conceder-lhe uma parcela nos novos talhões, de modo a compensar a parte que lhe é cerceada pela passagem da nova avenida* ». Excerto do manuscrito « *Projecto de Construção da Avenida António Augusto Aguiar* », constante na Pasta das Obras Públicas de Moçambique, n° 27, 1886 a 1888. Cité par J. S. Morais, op. cité, p. 93.

²⁶ En effet, il n'y avait pas encore des règles de construction ou d'occupation du sol, ni de règles de lotissements. Il n'y avait pas de lotissements organisés. Les lotissements étaient sauvages.

Machado, l'axe structurant du plan d'extension. L'Av. Fernão de Magalhães, perpendiculaire à cette dernière trouve sa fin sur l'Av. Aguiar, sans possibilité de prolongement du fait du Jardim da Sociedade de Horticultura e Floricultura. Le point de rencontre entre ce dernier et l'Av. F. Magalhães conduit à l'époque à ce que l'on privilégie la mise en place d'un demi-rondpoint, pour permettre certainement une meilleure articulation entre l'entrée du jardin et le bout de la voie. L'Av. D. Manuel a dû s'arrêter dans le raccordement avec l'Av. Augusto de Castilho, en laissant à gauche un îlot qui s'est imposé comportant un bâti fondamental pour la ville, à savoir l'hôpital et l'église, cette dernière se trouvant à proximité de l'axe du tracé par où est sensée passer cette voie. L'Av. Andrade Corvo partage le même sort que les précédentes, mais en ayant même été interrompue avant de se raccorder à l'Av. Henrique de Macedo pour laisser la place à la caserne de police.

2.3- Un complément aux *Posturas Municipais*

Tout au long de cette période, les normes d'urbanisme sont celles des *posturas municipais* datant du 21 mai 1888. Cette *postura* n'est pas la première, d'autres ont précédemment fait l'objet d'approbation par la municipalité de Lourenço Marques, ainsi que l'indique le procès verbal n° 12, de la session municipale du 4 juin 1887. Le passage d'une *postura* à l'autre ne met pas en cause la précédente sur ses grands principes mais cherche plutôt à apporter quelques précisions ou spécificités en lui rajoutant quelques éléments de normes. En témoigne la détermination des hauteurs maximales des bâtiments en fonction de l'emprise des voies publiques dont fait l'objet le *Código de Posturas*²⁷ de 1896 dans son article 6°. Ce *Code* comporte également les normes des matériaux de construction visant à supprimer les constructions précaires, assurer l'alignement des plans marginaux, en cherchant à ordonner également les demandes des nouveaux permis de construire. Tout cela témoigne d'une préoccupation de la Câmara Municipal d'assurer un encadrement des nouveaux tracés, permettant par ailleurs d'apporter à la ville un nouveau visage urbain.

²⁷ Quand une voie a une emprise inférieure à 7 m la hauteur de l'édifice doit être de 8 m ; quand l'emprise de la voie se situe entre 7 et 10 m la hauteur doit être de 12 m ; pour une emprise de voie entre 10 et 18 m la hauteur sera de 16 m... Cependant, étant donné que les voies issues de la nouvelle extension comportent entre 20 et 40 m, ces normes s'appliquent alors au noyau primitif plutôt qu'à la nouvelle extension, ceci-dit, ce sont certes des normes conçues avant l'élaboration du plan d'extension.

Cependant, la propriété foncière des nouveaux terrains localisés dans les zones (*les meilleurs terrains*) en amont de la baie avaient été accordée, pour voie de la vente, à des privés étrangers. Ainsi, l'action des plans élaborés s'avérait inconséquente vu les obstacles imposés aux plans d'extensions par ces tenures foncières privées. Ces tenures ont été accordées au Dr. Oscar Sommerschild et à l'entreprise Eastern & South African Telegraph, Ltd. Cette dernière avait acquis une partie des terrains de Sommerschild ainsi que de l'entreprise Allen Wack & Co, Ltd. Lima 1968, p. 27.

2.4- La mise en œuvre du plan

Lourenço Marques, pour faire face à au développement urbain, est appelée à répondre assez rapidement à un fort besoin en constructions. Ainsi plusieurs constructions sont mises en chantier, comme la *Repartição* des Travaux Publics en août 1888 sur le bord de la place Vasco da Gama, le magasin à munitions à cheval entre l'Av. Augusto Castilho et la rue John Issa. S'y ajoutent une caserne (*Quartel*) au sein de la Ponta Vermelha, et un tout premier hôtel dénommé Real au long de la rue António Furtado. Ces édifices sont pour la plupart construits, en bois et en zinc, et comportent seulement un rez-de-chaussée. Ces édifices ayant un caractère provisoire amènent la ville à envisager l'aménagement d'un centre administratif comportant des édifices publics et du gouvernement au sein d'une place centrale (Vasco da Gama), tels qu'une école d'arts et des métiers (collège professionnalisant), la poste, une bibliothèque, un musée, les finances, le secrétariat du gouvernement..., par ailleurs un choix est effectué pour les espaces voués à tout ce qui est du ressort des cimetières, hôpitaux, magasin à munitions, prison... Des réserves de terrains ont été également envisagées, pour recevoir le commissariat de police, un nouveau cimetière et la prison.

Avant même l'élaboration du plan de la ville, des parcelles des terrains sont déjà accordées à des promoteurs privés. Aussi certaines occupations ne respectent pas les normes d'implantation. La mise en application du nouveau plan implique la réglementation des nouvelles occupations mais également les corrections des occupations antérieures à celui-ci. Pour ce faire, la Commission Municipale fait appel des procédures d'expropriation de quelques parcelles (les valeurs des indemnisations ont été établies en accord avec les propriétaires), pour permettre des remblais pour percer des nouveaux axes urbains. Cette procédure n'est pas pour autant généralisée à l'ensemble des voies de la ville. En effet, le percement des voies comme l'Avenida Henrique de Macedo implique de traverser des terrains appartenant à une entreprise néerlandaise, ce qui suppose le versement d'importantes indemnisations. Dépourvue de ressources, la ville privilégie un tracé éloigné de ces propriétés. L'Avenida D. Carlos a dû subir également des changements, par le fait que son tracé allait traverser la caserne de police. Ce type de changements apporte également des modifications au niveau de la configuration des parcelles projetées dans le plan. L'Avenida do Rio Limpopo (ou Avenida Norte), subit une réduction de son emprise de 40m à 20m. L'Avenida Fernão Magalhães ne sera achevée que dans un plan daté de 1900. La matérialisation du projet du *Bairro Indígena* (ou quartier indigène) ne voit pas le jour. Par conséquence, les occupations se développent de façon *irrégulière* en dehors de la zone projetée dans le plan. Et contrairement à ce qu'écrit E. de Noronha, Lourenço Marques, ne devient pas la ville la plus régulière au sud de l'Afrique, voire une des mieux conçues dans le monde entier :

*« Ce plan là traçait des longs axes, ouvrait des avenues de vingt mètres d'emprise et 2000 mètres de long, de larges rues transversales de vingt mètres d'emprise, implantait des ronds points, élargissait des places publiques, esquissait des jardins, en un mot, faisait d'un bourg insignifiant et tortueux une ville occupant une surface de cent et quelques hectares, une ville large, ouverte, ventilée et belle. Le plan a été critiqué, le projet a soulevé des commentaires, ce qui est vrai, néanmoins, c'est que Lourenço Marques sera à court terme la ville la plus régulière au sud de l'Afrique et l'une des mieux conçues du monde entier. »*²⁸

Une fois son élaboration terminée, le plan d'extension n'est approuvé qu'après un délai de cinq années, ce qui est caractéristique de Lisbonne. Le plan est ainsi matérialisé sur le terrain, à l'exception des places publiques dénommées Infante D. Henrique et Vasco da Gama. Il en est de même de trois ronds points jugés inadaptés à l'harmonisation de l'ensemble des infrastructures publiques, comme l'Avenida Aguiar et l'Avenida D. Carlos. Cette dernière joue un rôle important de raccordement entre les tissus du noyau primitif et celui de la nouvelle extension de la ville²⁹.

Le premier plan d'extension de la ville de Lourenço Marques (1887) privilégie une maille orthogonale, elle est plus simple à mettre en place, assure une croissance en continuité avec la structure préexistante (*le noyau primitif*) et s'encadre dans la logique de la formation des auteurs, qui sont des ingénieurs militaires portugais, et Lourenço Marques constitue un des terrains d'expérimentation de mise en place des tracés régulateurs par ces ingénieurs. Au terme de la période marquée par ce plan d'extension de la ville, le bilan annonce un quadrillage matérialisé sur le terrain en suivant quasiment la rigueur de ses auteurs. Ce plan permet au tissu urbain de Lourenço Marques d'accéder et de confirmer son statut de Ville.

C- Lourenço Marques : Capitale du Mozambique

Les limites du Mozambique sont tour à tour définies, par des traités que les portugais cherchent à nouer avec les chefs indigènes, et entre les portugais et les autres puissances européennes. Par ailleurs, la chute de l'Empire de Gaza consolide la permanence portugaise, et l'épanouissement de la ville de Lourenço Marques ainsi que de son économie, conduit à l'ascension au statut de capitale de la province du Mozambique.

²⁸ *«Esse plano cortava vastas arterias, abria avenidas de vinte metros de largura e 2000 metros de extensão, largas ruas transversaes de vinte metros de largura, descrevia rotundas, alargava praças, esboçava jardins, n'uma palavra, fazia de uma villa insignificante e tortuosa, uma cidade ocupando uma área de cento e tantos hectares, larga, aberta, ventilada e formosa. O plano teve criticos, o projecto commentadores, o que é verdade, porém, é que Lourenço Marques será em breve praso a cidade mais regular da Africa do sul e uma das mais bem concebidas de qualquer parte do mundo. »* NORONHA E. (1895) p. 99, cité par MORAIS J. S., op. cité, p. 96. Voir également MENDES M. C., op. cité, p. 84.

²⁹ Morais J., op. cité, pp. 85 - 96.

1- Les traités de 1890/2 sur les frontières

Pendant des siècles, les limites du Mozambique demeurent indéfinies. Le Zambèze étant le seul accès emprunté pour pénétrer dans l'hinterland, les zones de l'intérieur demeurent pendant longtemps indifférentes à la présence portugaise, étant donné que l'occupation initiale est restreinte à la zone côtière. A la fin du XVI^{ème} siècle, les portugais cherchent un élargissement de leur zone d'influence par des traités avec les indigènes³⁰. En 1752, le Mozambique est encore administré par Lisbonne et Goa, et pour soulager les effets découlant de la décadence du gouvernement local est créée la Capitania-Geral de Moçambique (*ou Capitainerie-Générale du Mozambique*) qui dépend directement de Lisbonne, et est chargée de l'administration du territoire côtier de L.M. jusqu'à Cabo Delgado. Au cours du XIX^{ème} siècle, la présence portugaise est contestée par d'autres puissances coloniales, à cause du trafic d'esclaves effectué par les portugais. L'Angleterre arrive même à s'emparer de quelques territoires portugais pour protester contre ce commerce. En 1875, lors de la sentence de Mac-Mahon, les limites de la frontière méridionale sous occupation portugaise sont définies à 26° 30' de latitude Sud, soit les mêmes que celles établies lors du Traité de 1869. Entre-temps, la ligne de ce parallèle divise l'indivisible, c'est ainsi que les limites sont accordées à 26° 52' Sud (la ligne de la Ponta D'Ouro jusqu'aux fleuves Pongola et Usuto, pour atteindre vers le Nord une chaîne de montagne des Libombos)³¹. Les portugais récupèrent ainsi 22' de latitude sud entre le Swaziland et l'Océan Indien, en soulageant la pression britannique sur Lourenço Marques. Les portugais ont ainsi gardé également leur souveraineté sur Tembe et sur le Nord de Maputo. Ces paramètres sont répertoriés également dans le Traité du 11 juillet 1891 passé avec l'Angleterre. Cependant, de 1885 à 1888, une décennie à la suite de l'établissement des limites des Libombos, le Régulo (chef tribal) Umbandine du Swaziland réclame la possession des territoires, lui appartenant depuis l'époque de son père Unsuasi, allant jusqu'aux collines orientales de ces monts, comprenant 16 milles au-delà de la cime³². En effet, si les portugais n'avaient pas l'habitude d'occuper cette montagne, l'arbitrage n'avait pas créé un espace de consultation pour recueillir l'avis du Régulo. Une commission est nommée en 1888 et réitère la limite à travers la ligne de la cime des Libombos. Les successeurs de Umbandine ont maintenus leurs réclamations jusqu'en 1974, toutefois sans

³⁰ Monteiro A., "Influências Baneane e islâmica na Ilha de Moçambique, nos finais do século XIX". In "Africana". Poto: Centro de Estudos Africanos, Universidade Portucalense, N.º 19, (Março de 1998), pp. 196 – 197. Cité par Francisco M. G. P. P. Garcia, "Análise Global de uma Guerra": Moçambique 1964 – 1974, Dissertação para obtenção do Grau de Doutor em História, J. S. Cunha et F. A. Monteiro (sous la direction de), Universidade Portucalense, Porto, Outubro de 2001. s/ n° p. http://www.triplov.com/miguel_garcia/mocambique.

³¹ José de Almada, « Tratados aplicáveis ao Ultramar », Vol. V, p. 250. Cité par Francisco Garcia, op. Cité, s/p.

³² Luís de Matos, "As Fronteiras de Moçambique". Separata de Moçambique – Curso de extensão universitária, ano lectivo de 1964 – 1965. Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, p. 17. Cité par Francisco M. G. P. P. Garcia, op. Cité, s/p.

succès³³. Les portugais ne rencontrent pas le même succès, pour ce qui est des frontières, au centre du Mozambique. La dégénérescence des conflits précipite la signature le 20 août 1890 d'un premier traité avec Londres pour surmonter un litige découlant d'un *Ultimatum*, mais le Portugal n'approuve pas ce traité. Les deux parties s'accordent sur un deuxième Traité, comportant en attendant, la négociation d'un *modus vivendi*³⁴, ce dernier est signé le 14 novembre 1890, mais il se solde par un échec. Le 28 mai 1891 un Traité est signé entre le Portugal et l'Angleterre, ayant été ratifié le 11 juillet 1891, visant à définir définitivement les limites des zones d'influences sur l'Afrique Australe. Ainsi l'Angleterre garde l'hinterland productif et laisse au Portugal le plateau de Manica, en échange d'un grand territoire entre Tete et Zumbo, au Nord du Zambèze. La marge occidentale du Niassa est également laissée au Portugal, comprenant le Chire et la marge orientale. Le Royaume du Ngungunhane est reconnu comme faisant partie des territoires portugais³⁵.

2- La seconde extension de la ville de Lourenço Marques (1894)

Si les engagements politiques luso-sud-africain permettent d'envisager favorablement une extension du port de Lourenço Marques, les contraintes topographiques ainsi que les tenures foncières des zones d'extension accordées aux étrangers ne permettent pas une extension vers l'Est. Si l'orientation vers l'Est s'avère impraticable, la ville de Lourenço Marques ne pourrait s'étendre qu'au-delà du marécage, vers le sud-ouest et le nord-est. Ainsi les toutes premières maisons construites en dehors du noyau primitif (*Baixa*) se sont installées sur l'Alto-Maé. En 1895, la *Villa da Ponta Vermelha* appartient encore à The Eastern & South African Telegraph, Ltd. Au cours de cette même année-là, elle est incorporée dans la structure urbaine de la ville de Lourenço Marques et ainsi la ville est agrandie sur la colline de la *Ponta Vermelha*.

António Enes, cité par C. Mendes, décrit en 1895 une structure urbaine définie par une place dénommée 7 de Março (ou da Picota) à partir de laquelle sont diffusés deux axes coupés par des voies transversales. Autour de cette place sont implantés des bâtiments publics, la maison du gouverneur, le Secrétariat Général et les Finances. Tout au long des voies, entre l'Avenida da

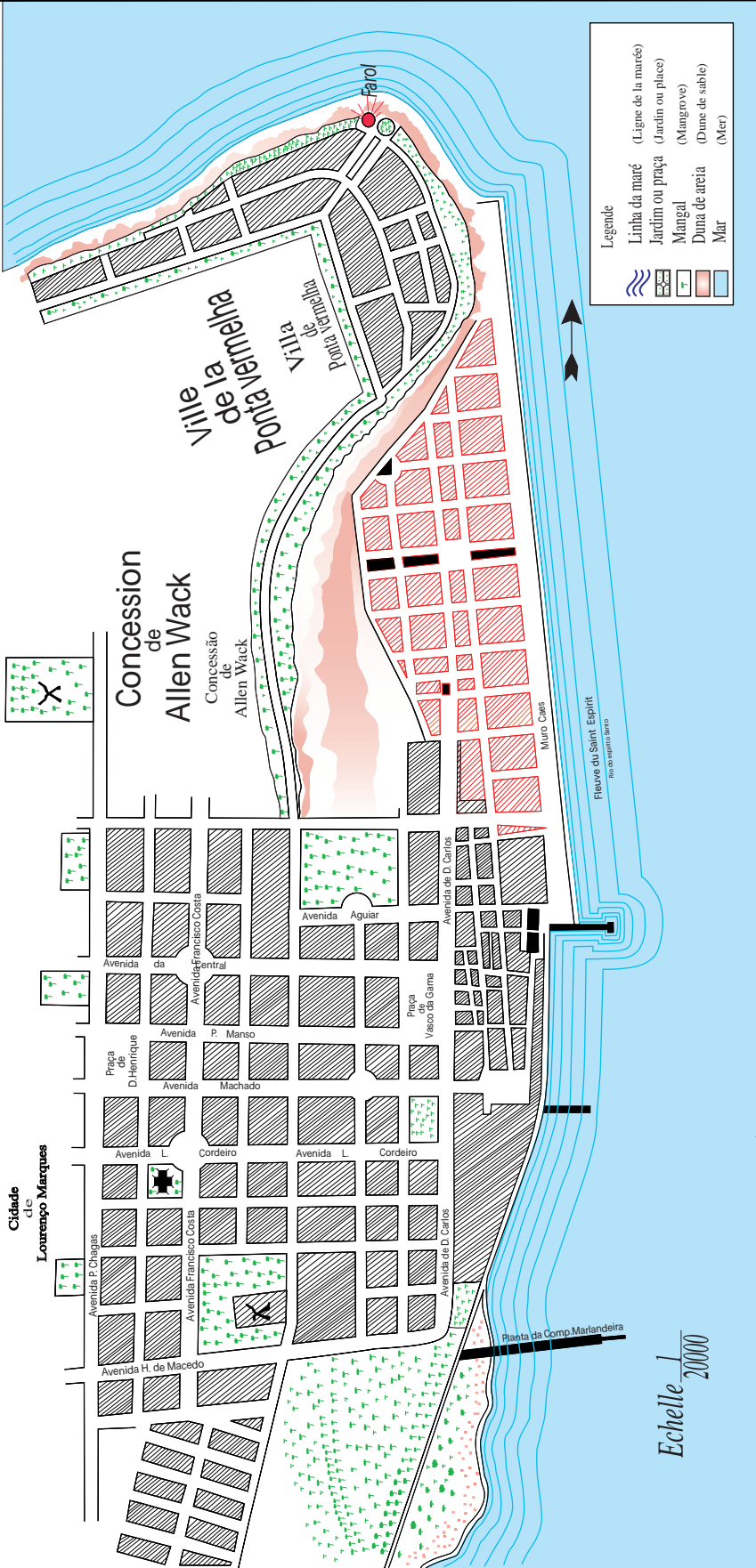
³³ Fernando A. Monteiro, "*O Islão, o Poder e a Guerra (Moçambique 1964 – 1974)*". Porto: Universidade Portucalense, 1993, p. 69; cité par Francisco M. G. P. P. Garcia, op. Cité, s/p.

³⁴ L'accord signé le 14 novembre 1890 dénommé *modus vivendi*, ayant une validité de six mois engage le Portugal à libérer la navigation des fleuves Zambèze, Chire et Púnguè, faciliter la communication des courriers... à travers les ports portugais sur le littoral et les zones d'influence Britannique. Les deux parties devaient également accepter les limites établies par le Traité du 20 août. Par ailleurs elles ne devaient pas accepter d'autres Traités éventuellement voulus par d'autres puissances, ni des protectorats. José de Almada, "*Tratados aplicáveis ao Ultramar*". Lisboa : Agência Geral das Colónias, 1943. Vol. V, pp. 34 – 35. Cité par Francisco M. G. P. P. Garcia, op. Cité, s/p.

³⁵ Malyn Newitt, "*A History of Mozambique*", p. 355. Cité par Francisco M. G. P. P. Garcia, op. Cité, s/p.

VILLE DE LOURENÇO MARQUES

Cidade
de
Lourenço Marques



Titre	Plan d'extension de la ville en 1894		Année : 1894
Source	A.H.M.		
Reconstitution	INTERPRÉTATION DE L'AUTEUR (T. VALES) SUR LA CARTE ORIGINALE		Année : 2005

Republica et la Rua Major Araújo l'on trouvait les *maures* et les *banianes* pratiquant la vente du coton et des perles. Autour de ce dernier quart de siècle et à la suite des dites *campagnes de pacification du Sud du Save*, Lourenço Marques subit les influences du type *vitoriano*, très répandu à Johannesburg, comportant des balcons en bois, présent également à Zanzibar, sont remplacées par le fer forgé, assises sur des colonnes décorées. En témoignent le bâtiment de la banque Barclays Bank détruit plus tard l'hôtel Charlton sur la Rua Consiglieri Pedroso...³⁶

3- La chute de l'Empire de Gaza et ses effets sur Lourenço Marques (1894/5)

Depuis les toutes premières occupations de la baie de L.M., la présence portugaise sur le site n'a jamais été acceptée par les tribus indigènes, qui sont par ailleurs en conflit. Ainsi, toute la période d'occupation portugaise est caractérisée par une persistance des insurrections. Un des aspects qui oppose les indigènes aux occupants portugais est le fait que ces derniers appellent les premiers à participer financièrement à bâtir Lourenço Marques, par le biais des impôts, dénommés « *Imposto de Palhota* » (ou *Impôt sur les Huttes en Paille*). Or la population ne se montre guère encline à verser les sommes demandées. Ainsi les impôts sont prélevés pendant quelques années mais de façon irrégulière, en effet l'impôt correspondant à 1884/5 par exemple n'est prélevé qu'en 1887. Les valeurs sont encore relativement basses et sont équivalentes à peu de jours de travail. En 1894 l'impôt est triplé, et en 1895 il risque d'augmenter une nouvelle fois.³⁷ Si dans quelques cas, des terres ont été vendues par les chefs tribaux aux portugais, l'accaparement de nombreux terrains résulte de guerres et de spoliations. Une des grandes menaces pour les intérêts de la couronne portugaise est constituée par l'Empire de Gaza. Les portugais lancent à partir de 1894 les *Campagnes de Pacifications du Sud du Save* pour imposer leur suprématie sur les tribus indigènes et ouvrir ainsi la voie pour l'établissement d'une occupation pérenne sur le territoire.

António Enes³⁸ (*Comissário Régio*) est envoyé au Mozambique le 7 décembre 1894 pour

³⁶ MENDES M. C., op. cité, p.86.

³⁷ Botelho 1936 : 435, 438 ; Noronha 1894 : 8 ; Pelissier 1984 : 579 e segs., 583. O imposto subiu de 1s 6d para 4s (900 réis) e 6s (1.350 réis). Cité par G. Liesegang : *Lourenço Marques antes de 1895 : Aspectos da história dos Estados vizinhos, da interação entre a povoação e aqueles Estados e do comércio na Baía e na povoação*, In « *Centenário da Cidade de Maputo 1887 – 1987* ». Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique, n° 2, Outubro de 1987, Maputo, p. 35. En 1887 le gouverneur du district ainsi que le préleveur activement engagés en augmenter le district sous frais de l'Etat de Gaza. G. Liesegang, op. cité, p. 35.

³⁸ António José Enes est Ministre de la Marine et de l'Outre-mer (en 1890 et 1891). Il a été également administrateur colonial portugais et *Comissário Régio* (Commissaire du roi) en 1891. A cet titre il réalise une grande expédition militaire au Mozambique, pour faire face au croissant rapprochement entre Ngungunhana et les intérêts britanniques. Il organise avec J. A. Mouzinho de Alburque l'offensive contre l'empire de Gaza. António Enes : *Solene sessão comemorativa do cinquentenário do seu governo colonial, em 4 de Novembro de 1946*, Academia de Ciências de Lisboa, 194794, p. et ill.,

lancer une offensive contra *l'Empire de Vátua* (ou *Empire de Gaza*) et son empereur Ngungunyane (*Ngungunhana*). La campagne militaire démarre sur la région de L.M. et sur Inhambane où les portugais vivaient depuis longtemps dans un climat d'insécurité, à cause des fréquentes menaces des guerriers de Ngungunhana. Les premiers chefs qui s'opposent à la présence portugaise sont ceux de Magaia et Zixaxe (*ou Zihlahla*). Ils détruisent la position militaire portugaise de Anguane. Ensemble ils attaquent ensuite Lourenço Marques qui est entourée de redoutes de défense dans des points éloignés de la ville : Abattoir, Alto-Maé, Cimetière, Polana, Casa da Câmara, Alfândega, Rua do Caminho-de-Ferro, et des barrages routiers sur les Avenida 18 de Maio, Rua Araújo, Rua D. Luís, Travessa de São Pedro, da Palmeira da Catembe, da Ponta da Linha, da Laranjeira et de Maxaquene. Cette attaque a lieu le 4 octobre 1894 et détruit la caserne des policiers. D'autres chefferies comme Nwamba (*Moamba*) et Mugundwana (*Magunjuana*) s'allient aux deux premières pour mener à bien une deuxième attaque. Les occupants portugais attaquent à leur tour Marracuene. Les portugais demandent à l'empereur qu'il leur livre Matibejane et Mahazul. Devant le refus de l'empereur, les portugais attaquent le 31 août 1895 les positions indigènes de Xinavane, Magul, peuplement de Matibejane, chef de Zixaxa, qui sont vues comme l'un des plus grands centres de résistance. Suite aux incursions portugaises des 7 – 8 septembre, et 7 novembre, Ngungunhana, l'Empereur de Gaza est fait prisonnier par les portugais, puis est exilé aux Açores, et selon plusieurs historiens, « *Avec Ngungunhana, [...] a disparu également le dernier empire africain au Sud de l'Afrique.* »³⁹

A l'issue des campagnes dites de « pacification », les révoltes des tribus indigènes, sont surmontées, et ainsi la ligne de défense de la ville qui existe à L.M. peut être désormais supprimée. Lourenço Marques possède en 1897, un réseau de voirie comportant plusieurs voies en terre. La matérialisation du plan d'Araújo est en voie d'achèvement. Le bâti fait l'objet d'une occupation diffuse, et d'une densification. La suppression de la ligne de défense conduit l'étalement de la ville au-delà du périmètre. Ce développement est également favorisé par la mise en place des infrastructures ferroviaire et portuaire, entre autres. Le passage de L.M. au rang de capital du Mozambique est la conséquence de ce développement.

Providências publicadas pelo Comissário Régio na Província de Moçambique, Conselheiro António José Ennes, desde 1 de Janeiro até 18 de Dezembro de 1895, Imprensa Nacional de Lisboa, Lisboa, 1896, 251 p., Cayolla, Lourenço, António Enes, Coleção Pelo Império, Lisboa, 1936., Norte, Amália Proença, Atlas do Império : Freire de Andrade, Antonio Enes, Mouzinho, Salvador Correia, Pero da Covilhã, Serpa Pinto, Paiva Couceiro, João de Almeida, Ed. Império, Lisboa, 1940, 284 p., cités en http://pt.wikipedia.org/wiki/Antonio_Enes.

³⁹ « *Com Ngungunhana, [...] desaparece também o último império africano no Sul de África.* ». Eli. J. E. Mar. *Exploração portuguesa em Moçambique 1500 – 1973*. Esboço histórico. Vol. I. Estudos coloniais portugueses. African studies Editorial. Denmark 1975, pp. 52 - 56.

4- Le développement économique et le transfert de la capitale

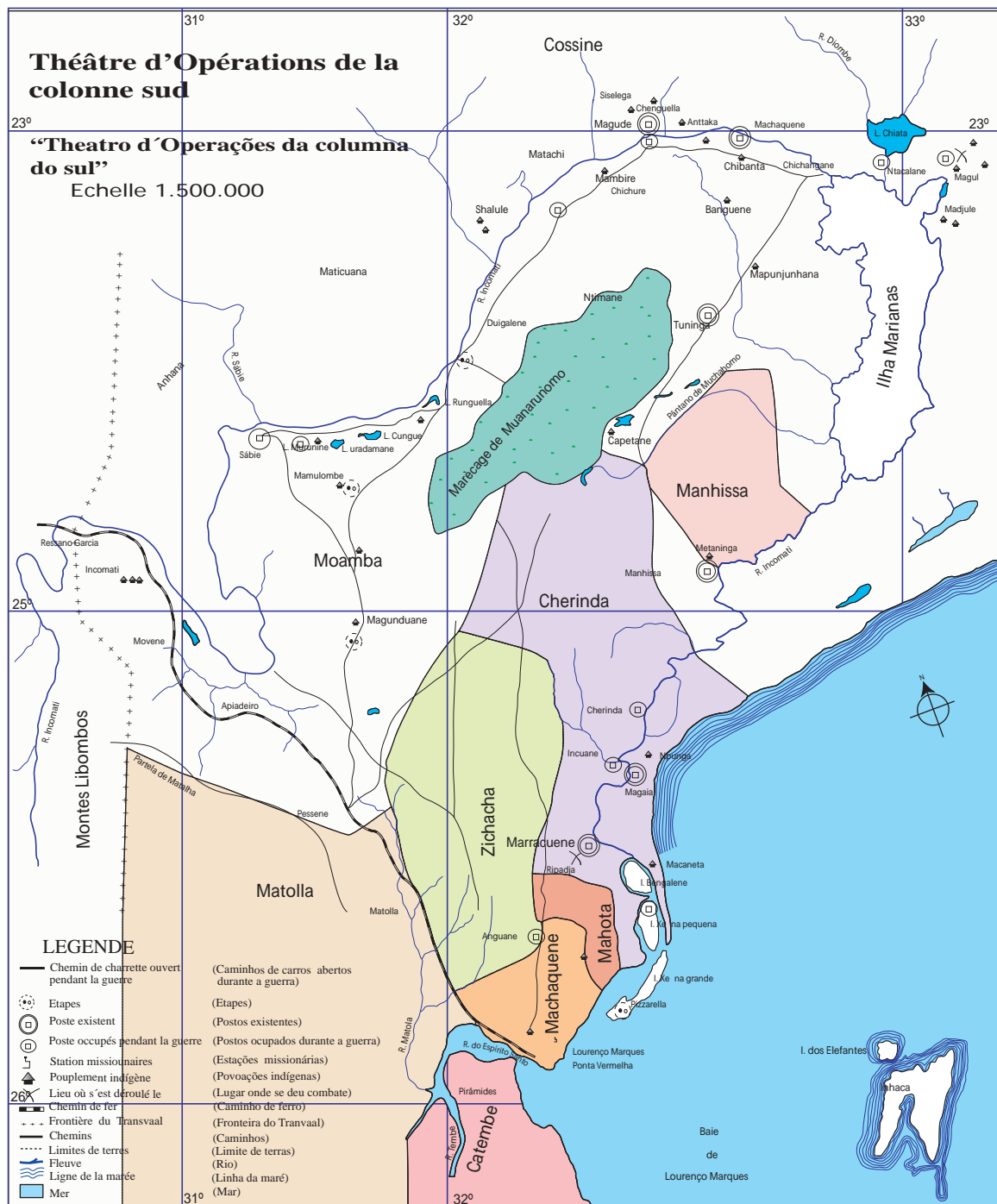
Les campagnes dites de pacification marquent pour la région Sud ainsi que pour Lourenço Marques, l'amorce d'une ère nouvelle.

Au cours de ce dernier quart du XIX^{ème} siècle, en conséquence de cette occupation militaire du Sud du Mozambique (en 1895) ainsi que du développement économique de Lourenço Marques, une décision est prise visant à réaliser le transfert de la capitale de l'Ilha de Moçambique vers Lourenço Marques. Cette mesure, rendue publique à travers la *Circular* du 22 Novembre 1898, émanant du gouverneur-général Baltazar Freira Cabral, prévoit le transfert de la capitale, du siège du gouvernement ainsi que du secrétariat-général à partir du 1^{er} décembre.⁴⁰ Cette décision est l'aboutissement d'un développement économique marqué par la hausse de la circulation des marchandises au niveau du port de Lourenço Marques ainsi que la hausse des recettes de la douane⁴¹. Les recettes perçues dépassent en effet pour la première fois celles de la douane de l'Ilha de Moçambique⁴².

⁴⁰ A. P. de Lima, *Os Fundamentos da Transferência da Capital da Lourenço Marques*, in *Boletim Municipal*, n° 1, 10 de Novembro de 1967, p. 27. Cité par Manuel J.C. LEMOS: *Maputo, Deste lado da Baía : Considerações sobre a toponímia da Cidade*. In « *Centenário da Cidade de Maputo 1887 – 1987* ». Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique, n° 2, Outubro de 1987, Maputo, p. 12.

⁴¹ L'existence de l'Alfândegas de Moçambique (ou la douane du Mozambique) date du XVI^{ème} siècle. Entre 1587 et 1847, le prélèvement et le recouvrement (la perception) des recettes par la douane sont régulés par plusieurs dispositions légales mises en application pour l'outre-mer, comme le *Foral da Alfândega de Lisboa* (Douane de Lisbonne). En 1847 entre en vigueur la toute première grille privative de la douane du Mozambique, dont les droits sont compris entre 1% et 30% *ad valorem*. Or cette grille demeure très incomplète, comporte de lacunes..., donnant origine à des grandes irrégularités. Ainsi une nouvelle grille est approuvée par décret du 18 octobre 1853 et en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1855. Cette grille comporte 60 articles concernant des taxes spécifiques. Ce décret subit plusieurs changements, le plus important étant celui du décret du 30 juillet 1877. A l'issue d'un ensemble de traités ainsi que des facteurs économique-financiers, une nouvelle grille est approuvée en 1892 qui fait revenir à la contribution *ad valorem*, conformément au décret du 29 décembre. Lourenço Marques connaît un développement économique dont les changements en profondeur des conditions sont liés à la mise en place du chemin de fer Lourenço Marques Pretoria. Ainsi la grille utilisé par la douane se montre inefficace aux exigences du commerce, ceci étant le Comissário Régio approuve par le décret n° 710 du 1^{er} novembre 1895 et en vigueur le 1^{er} janvier de l'année d'après, une nouvelle grille. Il faut attendre 1902, lors de la période du resurgissement de la douane dans l'Outre-mer pour avoir une grille et une législation très élaborées. Pour ce qui est spécifiquement de la douane à Lourenço Marques celle-ci est créée en 1838. A. P. LIMA, « *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique* », Lourenço Marques, Edição da Administração dos Portos, Caminhos-de-Ferro e Transportes de Moçambique, 1971, Vol. I, p. 10.

⁴² G. LIESEGANG, op. cité, p. 19. Le tableau des recettes de la douane de Lourenço Marques entre 1863 et 1897. CASTILHO, 1881 : 44, pour les années de 1863/4 à 1878 ; B.O. 1885 : 321 ; et LIESEGANG 1986/ 486, 472-3. Selon LIESEGANG, ces sources ont probablement quelques lacunes, qui n'ont pas été corrigées vu l'absence des documents manuscrits originaux. G. LIESEGANG, op. cité, p. 20.



Titre	THEATRE DES OPERATIONS DE LA COLONNE DU SUD DU MOZAMBIQUE		Année : 1895
Source	António Ennes “in a Guerra d’África”		
Reconstitutio	INTERPRÉTATION DE L'AUTEUR (T. VALES) SUR LA CARTE ORIGINALE		Année : 2005

	<i>Année économique ou de calendaire</i>	<i>Recettes en contos (de réis)</i>	<i>Evénements</i>
24	1887	105,5	Construction du chemin de fer
25	1888	174,0	
26	1889	167,5	
27	1890	300,0	Boom spéculatif à Lourenço Marques
28	1891	190,0	
29	1892	152,0	
30	1893	232,0	
31	1894	266,0	
32	1895	378,0	Ouverture du chemin de fer vers Pretoria/Johannesburg
33	1896	813,0	
34	1897	740,0	

Fig. IV.15: **Recettes de la Douane de Lourenço Marques (1887-1897)**. Source : Castilho (1881 :44), pour les années de 1863/4 à 1878. Boletim Oficial (1885 : 321) ; et LIESEGANG (1986 : 468, 472-3). A.H.M.

Cette décision est par ailleurs la reconnaissance d'une situation de fait : en 1895, le *Commissário Régio* António Enes met en place un appareil administratif et militaire pour suivre de près les campagnes militaires au Sud du Mozambique.⁴³ Cependant, il faut attendre 1907 pour que ce transfert soit effectif. Le 23 mai 1907, la « *Reorganização Administrativa da Província de Moçambique* », vient renforcer la décision énoncée par la *Circular*, en établissant par son article 1^{er} que : « *La Province du Mozambique comprend tout le territoire portugais de l'Afrique Orientale. Sa capitale est la ville de Lourenço Marques.* »⁴⁴. Dans la *Gazeta do Governo* (éditée régulièrement depuis 1854 à l'Ilha de Moçambique), est publié le décret du 22 août 1889, sur le transfert de la capitale, c'est le roi D. Luís I qui est responsable de ce changement politico-administratif, mais il faut attendre le 5 décembre 1889 pour que ce transfert devienne effectif sous le règne de D. Carlos.⁴⁵

La mise en route du chemin de fer reliant la ville de Lourenço Marques et la capitale du Transvaal renforce le commerce ainsi que le fonctionnement du port de Lourenço Marques, et offre à la ville l'amorce du développement nécessaire à la fondation d'une véritable ville capitale.

5- Le périmètre de Lourenço Marques dépasse la ligne de défense

Lourenço Marques se présente encore autour de 1897 avec un réseau de voirie comportant plusieurs voies en terre, car le plan d'Araújo n'est pas encore achevé. De plus, le bâti est encore

⁴³ A. P. de LIMA, Op. Cité, pp. 23 - 24. Cité par Manuel J.C. LEMOS, Op. Cité, p. 12.

⁴⁴ « *A Província de Moçambique compreende todo o território português na África Oriental. A sua capital é a cidade de Lourenço Marques.* » A. P. de LIMA, Op. Cité, pp. 23 - 24. Cité par M. J. C. LEMOS, Op. Cité, p. 12.

⁴⁵ Lourenço Marques Guide (1956), p.35, cité par J. S. MORAIS, op. cité, p. 223.

très diffus. En effet, les révoltes étant surmontées, la ligne de défense, censée protéger la ville contre celles des tribus indigènes habitant le voisinage ou des régions plus lointaines comme l'empire de Gaza, peut être désormais enlevées, permettant une croissance de la ville au-delà du périmètre marqué par cette ligne. La ville peut ainsi suivre un véritable développement. Les infrastructures ferroviaire et portuaire..., mises en place entre-temps, viennent certainement favoriser cet élan. Le changement de siège de la capitale au profit de L.M. est finalement un aboutissement de cet essor et vient apporter la preuve de l'avenir de cette ville en devenir.

L'épanouissement de la ville de L.M. est depuis longtemps prévu par l'un de ses bâtisseurs, l'ingénieur J. Machado, qui s'est acharné pour que des transformations politico-administratifs puissent voir le jour, en effet et selon lui : « *Mon premier acte en tant que gouverneur, que j'ai réalisé dès ma prise de pouvoir (en 1900), a été l'envoi au Ministre de la Marine et de l'Outremer, d'un message télégraphique proposant que soit décrété le transfert de la capitale de la Province vers L.M. J'avais quelques années avant démontré le besoin de cette mesure [...]* »⁴⁶

Par ailleurs, les infrastructures de base font l'objet d'améliorations : l'adduction en eau et l'électricité dès 1900 et la mise en place des tramways quatre ans plus tard, effectuant une desserte dans le périmètre du noyau et la nouvelle extension, assurant également le raccordement avec la Ponta Vermelha, et les zones d'habitation avec la zone d'activité ainsi que la zone d'attraction touristique^{47 48}.



Fig. IV.16: Les tramways à Lourenço Marques (à gauche) et un des rails du réseau (à droite). Source : A.H.M.

⁴⁶ « *O meu primeiro acto como Governador, que pratiquei logo em seguida à posse (em 1900), foi telegrafar logo ao Ministro da Marinha e Ultramar propondo que fosse sem demora decretada a mudança para esta cidade da capital da Província, medida cuja necessidade eu tinha havia anos demonstrado [...]* ». Emílio MERTENS, « *Discurso proferido na cerimónia do lançamento da primeira pedra do monumento ao general Joaquim José Machado a inaugurar em 1977* » In Boletim Municipal n° 6, Câmara Municipal de Lourenço Marques, L.M., 1970, p. 9 et 10.

⁴⁷ Lourenço Marques, the most picturesque seaside resort on the East-Coast (1913), p.31, cité par J. S. MORAIS, op. cite, p. 99.

⁴⁸ MORAIS J. S., op. cite, p. 99.

LOURENÇO MARQUES

Indicando aproximadamente todos os
melhoramentos da cidade e do Porto

(Segundo a Carta Inglesa de Delagoa Bay Dev. Corp Ltd)

(Indication des améliorations de la Ville et du Port)
(Duxième carte anglaise de Delagoa Bay Dev. Corp Ltd)

LEGENDA

Canalisação de água

Tram Way em construção

Railway Shewn Thus

Reservatório

Edifício Municipal

Estada em construção

Rio

Mar

1 Standard Bank

2 Delagoa Bay Water Office

3 Delagoa Bay Water Office

4 National Bank

5 Delagoa Bay Water Office

6 Delagoa Bay Water Office

7 Boilers & Pumping Room Filters etc

Canalisation de

Charta de fer de LM

Reservoir

Edifice Municipal

Route en construction

River

Mer

1 Standard Bank

2 Delagoa Bay Water Office

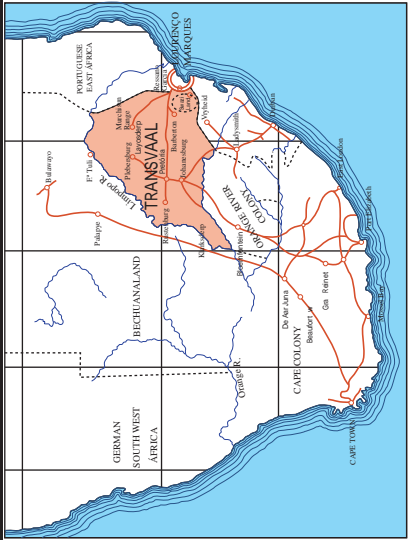
3 Delagoa Bay Water Office

4 National Bank

5 Delagoa Bay Water Office

6 Delagoa Bay Water Office

7 Boilers & Pumping Room Filters etc



Titre	Plan sur les améliorations à effectuer sur la ville et sur le port	Année: 1910
Source	A.H.M.	
Reconstitution	INTERPRÉTATION DE L'AUTEUR (T. VALES) SUR LA CARTE ORIGINALE	Année: 2005

6- La réorganisation de l'administration coloniale

Les premiers essais visant à créer un système d'administration coloniale au Mozambique ont lieu après la Conférence de Berlin, l'objectif principal étant de « [...] *dominer et administrer les territoires effectivement* »⁴⁹. Une commission nommée en 1894, conclut en 1899 que la *base* pour assurer l'expansion de l'administration et du système colonial sur le Mozambique relève de la présence d'une population *blanche* sur le territoire, ainsi que de l'utilisation de la main-d'œuvre indigène pour le développement de l'agriculture et du commerce. De plus, elle évoque le besoin d'une législation spécifique. Dans un rapport, António Enes écrit : « *Le Mozambique a besoin d'un code administratif, tout neuf, fait exprès pour la Province et ayant même des règles spécifiques pour chacun des districts. Abandonnons les uniformités et les symétries. Le vice fondamental de notre législation d'outre-mer est d'être en partie celle du Royaume, en partie une imitation ou copie de celle-ci, quand au contraire, elle devrait varier, non seulement entre le Royaume et l'outre-mer mais aussi d'une Province à l'autre.* »⁵⁰

Les méthodes et principes utilisés par les portugais au cours du XX^{ème} siècle pour la colonisation sont l'aboutissement d'une longue expérience, remontant au XV^{ème} siècle, mise au point dans d'autres territoires sous influence lusitaine. En effet, l'organisation des territoires d'Outre-mer avant la révolution de 1820 ne se réfère pas à un modèle prédéfini. Des solutions sont à trouver pour faire face aux spécificités locales⁵¹, bien que certains principes soient communs. A la suite de l'instauration à Lisbonne d'un *régime libéral*, les *révolutionnaires* reviennent sur l'assimilation uniformisatrice et appliquent les idéaux de Jean-Jacques Rousseau. La Constitution de 1838 est la première à mentionner un régime spécial pour l'Outre-mer. L'article 137 du titre 10 sur les Provinces d'Outre-mer critique, l'« *assimilation uniformisatrice* », en reconnaissant le besoin pour les colonies, d'une politique administrative différente. La chute du régime dite *setembrista*⁵² en 1842 fait revenir le *liberal silêncio*, comme l'appelle Almeida Garret cité par Francisco Garcia. Il faut attendre 1852 et la publication du 1^{er} Acte Additionnel, pour que la politique d'élaboration de dispositions constitutionnelles spécifiques à l'outre-mer puisse être

⁴⁹ « [...] *dominar e administrar os territórios efectivamente* ».

⁵⁰ « *Moçambique precisa de um código administrativo, todo novo e feito de propósito para a Província e até com regras especiais para cada um dos distritos. Deixemos de uniformidades e de simetrias. O vício fundamental da nossa legislação ultramarina é ser em parte, a do Reino, em parte uma imitação ou cópia deste, quando pelo contrário, devia variar, não só do Reino para o Ultramar, senão também de Província para Província.* » António Enes, cité par Eli. J. E. Mar. Exploração portuguesa em Moçambique 1500 – 1973. Esboço histórico. Vol. I. Estudos coloniais portugueses. African studies Editorial. Denmark 1975, p. 64.

⁵¹ CUNHA J., « O sistema Português de Política Indígena. Princípios gerais ». Lisboa: Agência Geral do Ultramar, Lisboa, 1951, p. 16., Cité par Francisco M. G. P. P. Garcia, « *Análise Global de uma Guerra* » : Moçambique 1964 – 1974, Dissertação para obtenção do Grau de Doutor em História, J. S. Cunha et F. A. Monteiro (sous la direction de), Universidade Portucalense, Porto, Outubro de 2001. s/ n° p. http://www.triplov.com/miguel_garcia/mocambique/

⁵² « *Setembrista* » (ou *Septembriste en français*) est lié à la révolution portugaise de Septembre 1836. (Diciopédia 2003).

reprise⁵³. La politique uniformisatrice n'est pas pourtant suivie à lettre pour ce qui est du ressort du droit privé, en effet le droit coutumier en vigueur au sein des communautés indigènes de part ses propres spécificités est privilégié plutôt que le modèle de la Révolution Française.⁵⁴

Le principe de l'assimilation uniformisatrice en place depuis 1820 n'est pas repris par António Enes à la fin du XIX^{ème} siècle. Il prône plutôt une politique d'inspiration française, s'appuyant sur une doctrine, la *doctrine coloniale*.⁵⁵ Les républicains prennent le pouvoir en 1910 et créent le Ministère des Colonies en 1911, et au cours de cette année, la Constitution réitère la dénomination de Provinces d'Outre-mer (à la place de colonies) et deux articles leur sont accordés, 67° et 85°, ⁵⁶ en gardant une politique décentralisatrice. Les premiers textes de lois de base publiés, concernant l'administration d'outre-mer mentionnés dans l'alinéa c) de l'article 85 de la Constitution de 1911 sont définis en 1914.⁵⁷ Le texte de loi n° 1005 concernant la révision de la Constitution est publié le 7 août 1920, et vient remplacer l'article 67 pour ajouter l'expression *Das colónias Portuguesas* (ou Des Colonies Portugaises). S'ajoute sur le territoire du Mozambique la mise en place des *Altos Comissários* (ou Hauts Commissaires)... A l'issue de la révolution du 28 mai 1926, le décret N° 12421, approuvé le 2 octobre 1926, établit les nouvelles bases organiques de l'administration coloniale. L'Acte Colonial est publié quatre ans plus tard par le décret N° 18578, le 8 juin 1930.⁵⁸ Dans le contexte politique portugais il s'agit d'une nouvelle ère, au cours de laquelle l'on cherche à : « [...] à définir les bases générales de la politique d'Outre-mer en coordonnant le principe de l'unité politique avec celui de la décentralisation administrative, de façon à permettre une action efficace des organes de souveraineté dans le commandement de l'évolution des territoires d'Outre-mer, sans enlever à ceux-ci l'autonomie nécessaire à son progressif développement [...] »⁵⁹. Le "régime politique et administratif",

⁵³ Article 15° de l'Acto Adicional de 1852. Cité par F. Garcia, op. cité.

⁵⁴ J. S. Cunha, "*Questões ultramarinas e internacionais (Sociologia e Política : Ensaio de análise das situações coloniais africanas) II*". Lisboa: Ed. Ática, 1961, p. 131. Voir également le « Decreto de 11 de Novembro de 1869 ». Cité par F. Garcia, op. cité.

⁵⁵ Pacheco de Amorim, "*Na hora da Verdade – Colonialismo e Neo-Colonialismo na proposta de Lei da revisão constitucional*". Coimbra: Edição do autor, 1971, p. 26. Cité par F. Garcia, op. cité.

⁵⁶ L'Article 67° intégré dans le Titre V, correspondant à « *Da Administração das Províncias Ultramarinas* » refere que "[...] Na administração das Províncias Ultramarinas predominará o regime de descentralização, com leis especiais adequadas ao estado de civilização de cada uma delas [...]". "[...] Dans l'administration des Provinces d'Outre-mer prédominera le régime de décentralisation, ayant des lois spécifiques adaptés à l'état de civilisation de chacune d'elles [...]" et l'article 85° intégré dans les "*Disposições Gerais*" considère que "[...] O primeiro Congresso da República elaborará as seguintes leis: [...] c) *Leis Orgânicas das Províncias Ultramarinas* [...]". "[...] Le premier Congrès de la République ira élaborer les lois suivantes: [...] c) *Lois Organiques des Provinces d'Outre-mer* [...]" Voir F. Garcia, op. Cité, et voir également Eli. J. E. Mar., op. cité, p. 70.

⁵⁷ Lei N° 277 (Lei Orgânica da Administração Civil das Províncias Ultramarinas) e a Lei N° 278 (Lei Orgânica da Administração Financeira das Províncias Ultramarinas), ambas de 15 de Agosto de 1914. Voir F. Garcia, op. Cité, et voir également Eli. J. E. Mar., op. cité, p. 70.

⁵⁸ Publié une nouvelle fois dans le *Diário de Governo* du 11 avril 1933, conformément au Decreto N° 22465.

⁵⁹ « [...] definir as bases gerais da política ultramarina coordenando o princípio da unidade política com o da descentralização administrativa, de modo a permitir uma acção eficaz dos órgãos de soberania no comando da evolução dos territórios do Ultramar, sem tolher a estes a autonomia necessária ao seu progressivo desenvolvimento [...] ». J. S. Cunha, "*Como governamos o Ultramar (do demo-liberalismo à descolonização)*". In "*Africa*". Porto: Centro de Estudos

qui “garantit aux colonies une décentralisation administrative” ainsi qu’une “autonomie financière” fait l’objet du titre III, et le titre II comprend l’ensemble des normes constitutionnelles concernant les *indigènes*⁶⁰.

Le rapport de la commission amène à un projet de « *Reorganização Administrativa da Colónia* » (ou réorganisation administrative de la colonie) et aboutit au Décret du 23 mai 1907, qui marque l’amorce d’une nouvelle ère pour l’histoire du Mozambique. Il comporte deux axes, les lois en direction des portugais et l’administration destinée aux indigènes. Pour ces derniers et les zones occupées par eux, la politique établit une division du territoire en circonscriptions et *capitania-mor* (placée sous la direction d’un *capitão-mor*) ; la création d’un secrétariat aux affaires indigènes. Les circonscriptions, considérées non pacifiques ou présentant un risque de révolte, sont dirigées par des *comandos militares* (commandements militaires). L’administrateur d’une circonscription, ainsi que le *capitão-mor*, peuvent disposer de pleins pouvoirs pour l’administration et le gouvernement des populations indigènes, selon les connaissances qu’ils ont des coutumes indigènes, selon les articles 93 et 94. Leur rôle comprend également la gestion de la politique indigène dans la zone de juridiction, tout en respectant les directives émanant des gouverneurs de district et en gardant avec ceux derniers des étroits liens. Les gouverneurs à leur tour sont rattachés au gouverneur-général, ce dernier chargé de la gestion de la politique indigène sur l’ensemble du territoire.

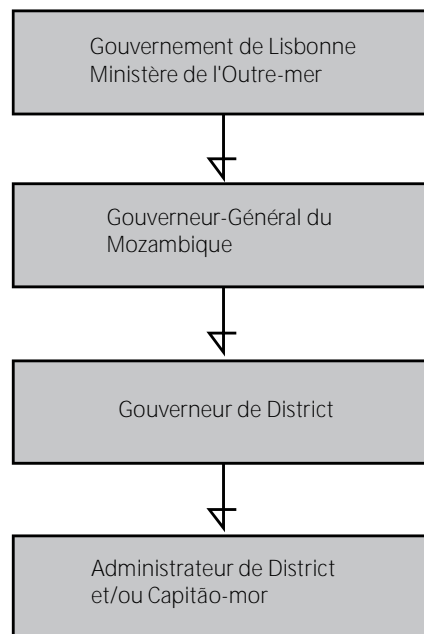


Fig. IV.17: **Organisation administrative de la colonie.** Source : Interprétation de l’auteur (T. Vales).

Africanos, Universidade Portucalense, N° 8, (Março de 1991), p. 15., cité par F. Garcia, op. Cité, s/ n° p.

⁶⁰ Francisco M. G. P. P. GARCIA, « Análise Global de uma Guerra » : Moçambique 1964 – 1974, Dissertação para obtenção do Grau de Doutor em História, J. S. Cunha et F. A. Monteiro (sous la direction de), Universidade Portucalense, Porto, Outubro de 2001. s/ n° p. http://www.triplov.com/miguel_garcia/mocambique/

Cela apporte au territoire une structure générale et une microstructure administrative, un nouveau découpage du territoire.

La proclamation de la république n'apporte pas des changements importants à la situation politique et économique au Portugal et ce en dépit des efforts effectués par quelques nationalistes ayant des principes libéraux. Cette situation se répercute sur l'administration coloniale, où le gouvernement républicain suit les principes généraux des directives coloniales établies par ses prédécesseurs. Si l'on observe par exemple les principales lois (16, 17 et 18) sur lesquels repose le décret n° 277 du 15 août 1914, l'on constate que son contenu annonce l'esprit et les principes généraux qui régit à cette époque-là la conscience et la politique des républicains portugais, que l'on peut comparer avec la pensée des libéraux français. Au cours de la Révolution Française beaucoup d'idéalistes défendent les principes généraux du droit humain, synthétisé dans la devise « *Liberté, égalité et fraternité* ». Le déclenchement de la 1^{ère} guerre mondiale ainsi que la persistance de l'instabilité politique au Portugal ne permettent pas à ces lois d'être mises en application dans leur intégralité. Ces deux lois (277 et 278) sont remplacées par le décret 7008 publié le 9 octobre 1920, apportant aux colonies des nouvelles bases organiques pour ce qui est de l'administration civile et financière. Ainsi l'administration coloniale est depuis gérée par ce décret et par le décret n° 7030 et par les n° 1030 du 20 mars 1921 et n° 1511 du 1^{er} décembre 1923. Il est à remarquer l'article n° 87 de la nouvelle Constitution du Portugal, qui indique que : « *Les limites des circonscriptions civiles, capitainerie-mor et commandement militaires devront coïncider, tant que possible, avec les divisions indigènes, de façon à ce que les autorités administratives puissent facilement en profiter, absorber et en remplacent les autorités natives* »⁶¹. Selon l'article n° 91 de la Constitution : « *Pour l'effet d'administration de la police dans les circonscriptions et sur la partie non urbanisée des "concelhos", la population indigène doit être groupée en "regedorias"*⁶². Ces "regedorias" peuvent être découpés en groupes de peuplements et en peuplement, qui peuvent être appelé "sobados" ou "regulados" ».⁶³

Il appartient à l'administrateur des circonscriptions la définition des limites du périmètre des *regedorias*, relevant par ailleurs de l'approbation par l'intendant du district qui en réfère à son tour aux autorités supérieures. Les lois que nous avons décrit ne sont pas sans des contradictions entre elles. Si l'article 87 détermine que les découpages limitrophes des différentes unités

⁶¹ « *Os limites das "circunscrições civis", capitánias-mor e comandos militares deverão coincidir, tanto quanto possível, com os das divisões indígenas, de forma que as autoridades administrativas possam facilmente ir aproveitando, absorvendo e substituindo as autoridades nativas* ». cité par Eli. J. E. Mar., op. cité, p. 73.

⁶² *Regedoria* c'est une fonction ou répartition de *regedor*. Un *Regedor* est une autorité administrative d'une *freguesia*. Diciopédia 2003.

⁶³ « *Para efeitos de administração da polícia nas circunscrições e na parte não urbana dos concelhos, deve a população indígena ser agrupada em "regedorias". Estas "regedorias" podiam ser divididas em grupos de "povoações" e em povoação, que podiam ser chamadas "sobados" ou "regulados"* ». cité par Eli. J. E. Mar., op. cité, p. 73.

administratives doivent respecter et coïncider avec les découpages indigènes, originaux, l'article 93 précise qu'il appartient à la compétence de l'administrateur la détermination des limites des *regedorias*. Un autre cas de contradiction est lié au découpage des limites des *regedorias* devant être effectué de façon pacifique (conformément à la loi-base 16), il n'est pas par ailleurs exclu le recours à la force si il s'avère nécessaire (dans la même loi 277).⁶⁴

La coutume africaine a permis à travers ses propres spécificités de bâtir une appropriation séculaire du territoire. La mise en place d'une structure hiérarchique et de gestion des différentes affaires indigènes (y compris la gestion foncière) par les Portugais et leur volonté d'imposer un décalque du modèle de Lisbonne pour l'administration et l'aménagement du territoire du Mozambique (ainsi que d'autres territoires considérés comme leurs possessions, comme l'Angola, le Cap Vert, la Guinée-Bissau...) heurtent certainement le système en place fondé sur des principes coutumiers. Il a fallu plusieurs décennies voire attendre la fin de la première moitié du XX^{ème} siècle pour que Lisbonne puisse consolider son propre découpage territorial.

7. Une relative prospérité (1910/20)

7.1- La population

Au fur et à la mesure de l'évolution de la ville de Lourenço Marques la démographie connaît un essor. En effet, lors de l'élaboration du plan d'extension de Lourenço Marques de 1887 l'on compte 610 étrangers et 803 portugais, bien que les hommes soient en nombre beaucoup plus élevé que les femmes. Pendant cette décennie la population augmente de 68%, les nouveaux arrivants sont des asiatiques et des européens. Cet essor démographique qui se poursuit à vive allure est, et selon un rapport cité par J. Morais, lié aux travaux inhérents au chemin de fer, dont l'inauguration venait d'avoir lieu le 2 juin de l'année précédente. Par ailleurs, des étrangers initialement embauchés aux mines d'or de Barberton, suite au déclin de ces activités, reviennent à Lourenço Marques à la recherche d'emplois.⁶⁵ Un recensement concernant la Ville de Lourenço Marques et sa périphérie, réalisé en décembre 1912 annonce 13 353 habitants dont 5 324 européens (parmi lesquels 1 299 étrangers, dont la moitié sont des anglais⁶⁶), 2 334 de couleur et 5 695 indigènes. Un chiffre total démographique de 26 079 (dont 23 332 habitants sont des nationaux et 2 747 issues des différents pays étrangers) découle de 13 353 habitants du centre ville

⁶⁴ Eli. J. E. Mar., op. cité, pp. 65 – 74.

⁶⁵ Boletim Oficial n° 3 de 21 de Janeiro de 1888, p. 36. Cité par João Sousa Morais, "Maputo, Património da Estrutura e Forma Urbana, Topologia do Lugar", Lisboa, Livros Horizonte, 2001, p. 101.

⁶⁶ Lourenço Marques, the most picturesque seaside resort on the East-Coast (1913), p. 16.

et 12 726 habitants des lieux environnants. De 1887 à 1912 la population de Lourenço Marques est multipliée par dix (considérant les populations qui habitent le centre-ville) et par dix-neuf (en ajoutant les populations qui habitent les lieux environnants).

7.2- Le port et ses espaces

Le port de Lourenço Marques fait l'objet d'améliorations et d'extensions tant et si bien que cela génère un développement croissant de la ville. Différents efforts sont effectués visant la mise en chantier d'un embarcadère qui soit en mesure de répondre aux besoins d'un port qui doit faire face à un flux croissant des passagers et surtout des marchandises. Le général Machado cherche auprès du Ministre de la Marine et d'Outre-mer l'autorisation pour mettre en chantier les travaux faisant l'objet d'un projet qui avait été élaboré par le général Silvério, concernant le quai d'accostage. En effet, pour le général Machado le transfert de la capitale, ainsi que les travaux visant à améliorer le niveau de service du port⁶⁷ constituent la clé de voute du développement⁶⁸. Le quai est raccordé au réseau de chemin de fer, des hangars sont mis en place ainsi que dix grues électriques. Douze entreprises assurent la dynamique du port. Un terrassement est effectué au profit d'un dock, une placette est mise en place et une voie (l'Avenida 18 de Maio) est également redessinée en direction à la place 7 de Março. Deux voies sont également aménagées, l'Avenida Teixeira de Sousa et l'Avenida Cândido dos Reis, toutes les deux établies parallèlement à l'Avenida 18 de Maio.



Fig. IV.18: **Les voies avant la définition du nouveau périmètre du port.** Source : Interprétation par l'auteur de la carte originale de l'A. H. M.

La redéfinition du périmètre du port de Lourenço Marques finit par englober ces deux voies, qui en devenant des voies internes finissent par être débaptisées.

⁶⁷ Entre 1902 et 1903 il est mise en place un embarcadère (et est appelé *Ponte-cais Gorjão* pour faire honneur au gouverneur général du même nom) ayant 1 400m de long, assise sur de pilotis en bois *jarrah* de l'Australie, pouvant recevoir à en même temps sept grands navires.

⁶⁸ O Occidente, n° 1209, 30 de Julho de 1912, p. 167.

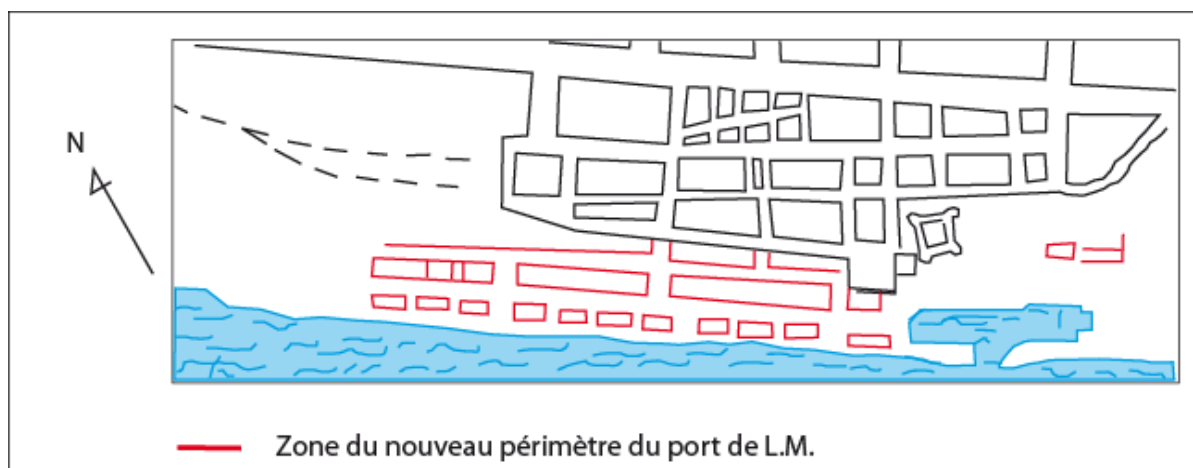


Fig. IV.19: **Les voies du nouveau périmètre du port.** Source : Interprétation par l'auteur sur la carte originale de l'A. H. M.

Un projet de développement intégré du port et ses alentours permet la mise en place d'un mur-quai, par le biais de l'entassement des différents blocs superposés et des cylindres en béton⁶⁹. Le maître d'œuvre est Costa Serrão qui suit ce travail en 1912. Un programme, n'aboutissant qu'en 1914, à travers une approche d'ensemble, propose des tracés des voies, des bâtiments du port et du chemin de fer, ainsi que la remise à niveau des terrassements vers l'Est de l'embarcadere Gorjão. Un ensemble des voies comportant un tracé régulateur est proposé pour les zones de Maxaquene et la zone dite des bois.

La mise en chantier du terrassement de la zone de Maxaquene voit le jour en 1915, pendant le gouvernement du général Machado⁷⁰. Ce travail faisant l'objet de différents changements il a fallu plusieurs décennies pour qu'il puisse aboutir, étant donné que cette zone marécageuse à bénéficier d'un terrassement devrait devenir, une future zone d'activité commerciale de Lourenço Marques⁷¹. Ainsi différents plans ont été proposés, qui par le biais d'un tracé et une métrique apportent une logique de continuité de l'extension de la ville⁷². Pour ce tracé, la voie structurant est la Rua Araújo et apporte également une orientation au mur-quai à construire et au tracé orthogonal, ayant au nord le système de drainage. Au carrefour de quatre voies, est aménagée une place. Localisé vers l'Est du centre-ville, un ensemble de pâtés des maisons assure un rôle de permanence, en permettant également la continuité de l'Avenida D. Carlos (ou 25 de Setembro). Une étude visant les réformes et les extensions du port en 1909/10

⁶⁹ GALVÃO (1940), p. 217.

⁷⁰ Le Général Machado est en ce moment-là et à partir de 1914 le Gouverneur Général du Mozambique, pour la troisième fois. Emilio Mertens, « *Discurso proferido na cerimônia do lançamento da primeira pedra do monumento ao general Joaquim José Machado a inaugurar em 1977* » In Boletim Municipal n° 6, Câmara Municipal de Lourenço Marques, L.M., 1970, p. 9 et 10.

⁷¹ CAMACHO (1925), p. 29.

⁷² Le levé cartographique daté de 1894 présente le premier plan concernant ce terrassement.

PORT DE LOURENÇO MARQUES

PORTO DE LOURENÇO MARQUES

PLAN GÉNÉRAL

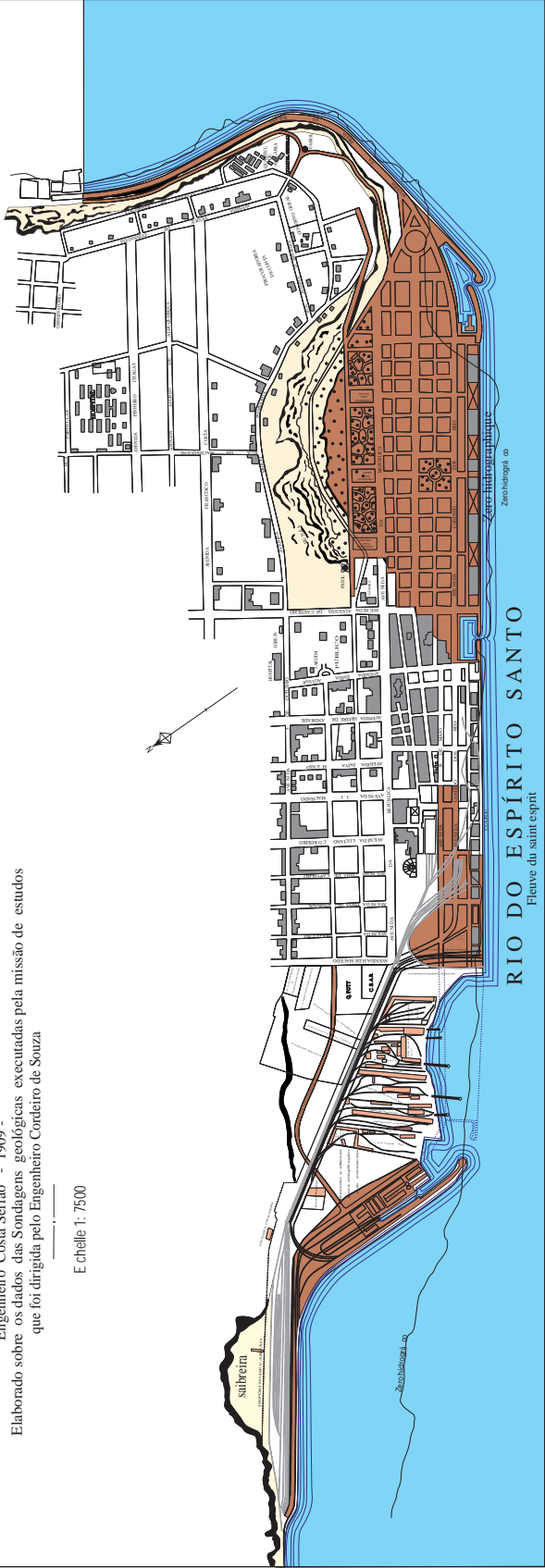
DEUXIEME PROJET DE L'INSPECTEUR DES TRAVAUX PUBLICS DE LA PROVINCE
INGENIEUR COSTA SERRÃO - 1909
ELABORÉ SUR LES DONNÉES DES SONDAGES GEOLOGIQUES REALISEES PAR LA MISSION D'ETUDES QUI A ETE DIRIGÉE
PAR L'INGENIEUR CORDEIRO DE SOUZA

PLANO GERAL

Segundo o Projecto do Inspector das Obras Públicas da Província
Engenheiro Costa Serrão - 1909 -
Elaborado sobre os dados das Sondagens geológicas executadas pela missão de estudos
que foi dirigida pelo Engenheiro Cordeiro de Souza

E chelle 1: 7500

- Caminho de ferro construído
Caminho de ferro por construir
Edifício do Porto e C. F. M. construído
Edifício do Porto por construir
Edifício Particular
Mar
Duna de areia
- (Chemin de fer Construit)
(Chemin à Construire)
(Bâtiment du Port et CFLM Construit)
(Bâtiment du Port et CFLM à Construire)
(Bâtiment Privé)
(Mer)
(Dune de Sable)
- Área que será necessário elevar para se estabelecer as novas alterações ampliações no Porto



Titre	PORT DE LOURENÇO MARQUES - PLAN GÉNÉRAL		Année: 1909
Source	A.H.M.		
Reconstitution	INTERPRÉTATION DE L'AUTEUR (T. VALES) SUR LA CARTE ORIGINALE		Année: 2005

sous commandement de l'ingénieur Costa Serrão,⁷³ comporte un tracé orthogonal dont l'inspiration est assise sur le *Plan Araújo*. Ce dernier joue un rôle crucial en tant qu'élément structurant, et en apportant une orientation au nouveau tracé ainsi que au mur-quai, ce dernier comportant deux docks, un voué aux bateaux de pêche et l'autre pour les petits bateaux. Des extensions des axes comme l'Av. da República et l'Av. Cândido Reis débouchent sur la ligne côtière par un rond point.

7.3- L'extension de la ville

En ce qui concerne l'extension du premier noyau (appelé *baixa*), le *Alto-Maé* ainsi que la zone appelée *Central*, le tracé ne subit pas des grands changements bien que quelques améliorations soient au fur et à mesure apportées. Quelques places publiques sont l'objet de modification au niveau du mobilier urbain et des jardins. Le bâti est également l'objet d'un processus de rénovation graduelle. Au niveau de la voirie, un travail d'amélioration apporte aux axes principaux ainsi que à la zone du noyau primitif la macadamisation des chaussées en terre. En 1904, s'achèvent l'Av. da República (ou 25 de Setembro) et la Rua de Nossa Senhora da Conceição, et dix années plus tard les premières chaussées bituminées voient le jour⁷⁴. La Praça Mouzinho de Albuquerque (ou Praça 7 de Março) fait l'objet de transformations et améliorations, permettant l'aménagement de deux jardins ayant des bancs, l'un carré, l'autre rectangulaire, et faisant disparaître plus tard le gazomètre. Au sein des places, des kiosques sont aménagés, et un *coreto* (kiosque à musique) est implanté.



Fig. IV.20: Vue sur la *Praça 7 de Março*, avec un *coreto* (kiosque à musique) au milieu. Source : Iconographie (photo de Lazarus) de l'A. H. M.

⁷³ A. P. Lima (1967), p. 84.

⁷⁴ La toute première rue faisant l'objet de macadamisation est la Nossa Senhora da Conceição en 1892, étant la plus parfaitement élaborée l'Av. D. Carlos en 1904. En suite il a fallu atteindre 1914 pour la réalisation des premières tentatives d'asphaltage. Voir A. P. Lima (1967), O Palácio Municipal de Lourenço Marques, p. 84.

Le centre ville du noyau ancien (appelé *baixa*) est jusque-là le cœur de tous activités, commerciales, loisirs, professionnelles... Un nouveau centre de la ville est repensé et conçu autour de la Praça Vasco da Gama. Quelques bâtiments sont alors construits (Poste, Travaux Publics), pourtant le rôle lui est enlevé au profit de la place Mouzinho de Albuquerque. Si tout au début les bâtiments ont plutôt un caractère éphémère ils doivent plus tard faire l'objet d'un remplacement par d'autres ayant de caractéristiques permanentes. Plus tard cette place acquiert un caractère nouveau à l'issue de la mise en place d'un marché (*Mercado Municipal de 1903*), où cette occupation (plutôt centrale que périphérique) annonce une claire différence par rapport à tous les autres pâtés de maison que comporte le quadrillage du plan de la ville. L'Avenida 18 de Maio (ou Mártires de Inhaminga) subit un terrassement, ce qui n'est pas sans des répercussions sur la Rua Major Araújo précédemment Rua dos Mercadores, dont l'identité n'est plus dorénavant celle d'une *voie de la plage*⁷⁵, comportant des maisons en terre ayant un terrasse et un enceinte à proximité de la plage.

Le bâti de Lourenço Marques à cette époque-là renouvelé ayant par ailleurs des édifices en hauteur, comportant deux ou trois étages, des balcons décorés en bois ou en fer...



Fig. IV.21: **La Rua Araújo**. Source : Iconographie de l'A. H. M.

⁷⁵ A. Lobato (1970), p. 137, Cité J. S. Morais, op. Cité, p. 104.



Fig. IV.22: Un balcon décoré en fer, sur le bâtiment (déjà démoli) de la National Bank of South Africa (1915). Source : Iconographie de l'A. H. M. (de la collection de J. Loureiro).

Ces réalisations architecturales témoignent d'influences étrangères. En effet, attirés par les découvertes des mines au Transvaal ainsi que par la mise en place d'un chemin de fer assurant le raccordement entre les deux territoires, des étrangers se précipitent à Lourenço Marques à la recherche de la fortune, et en apportant avec eux entre autres des nouveaux modèles de construction, des habitudes de vie nocturne, et des maisons de jeux... Sur la zone qui correspondait jadis au noyau primitif, il est à remarquer la Rua Consiglieri Pedroso qui suit également la vague du renouvellement d'un bâti composé pendant longtemps de pierre et chaux, le trottoir bénéficie d'une décoration en pierre noire et blanche. Divers magasins s'installent : boutiques des modes, bijoutiers, pharmacies... Au niveau des *poumons verts* jouant un rôle important dans la structure public de la ville, il est à signaler le *Jardim Municipal*, d'une surface de dix acres⁷⁶, et ayant une variété de plantes y compris aquatiques, pour la plupart issues du Mozambique, du Brésil ou de l'Inde, apportant une véritable allure de *jardin botanique*⁷⁷. T.

⁷⁶ Ancienne mesure agraire de 52 ares environ, variant selon les régions. Mesure agraire des pays anglo-saxons, valant 40,47 ares, soit 4046,86 mètres carrés. <http://www.tv5.org/TV5Site/alexandria/definition.php>.

⁷⁷ Lourenço Marques, *the most picturesque seaside resort on the East-Coast* (1913), p. 16. Cité par Morais, op. cite, p. 105.

Honey,⁷⁸ est à la direction du jardin entre 1907 et 1918, transforme l'ancienne structure du jardin de la Sociedade e Floricultura, et il peut être considéré comme l'auteur du dessin, qui cherche une relation avec le reste du tissu urbain. L'Avenida Aguiar possède à cette époque-là un niveau différent de celui du jardin, et ce dernier n'a pas sur l'ensemble de sa surface une cote de niveau uniformisée, ce qui amène à la production des terrasses articulés entre elles⁷⁹.

La période charnière entre la fin du XIX^{ème} siècle et le début du XX^{ème} siècle est décisive pour Lourenço Marques, les traités luso-sud-africain sur les frontières (1890/2) permet de stabiliser l'administration du territoire, en particulier la zone méridionale du pays, pour à terme asseoir la capitale de la province. Une réorganisation administrative de la colonie est instaurée en 1907, et elle marque l'amorce d'une nouvelle ère pour l'histoire du Mozambique. La ville est bâtie tour à tour et le marécage est surmonté. Les campagnes dites de pacification parviennent à faire chuter l'Empire de Gaza et avec lui les révoltes des tribus indigènes, qui sont alors contraints de participer à la construction de la ville par le biais de l'*Impôt sur les Huttes en Paille*. La ville dépasse la ligne de défense. Le développement économique de Lourenço Marques permet le changement de siège de la capitale au profit de L.M. Aussi, la population est en pleine essor (de 1887 à 1912 la population est multiplié par dix en centre-ville et par dix-neuf en considérant également les lieux environnants). A la suite de la construction du chemin de fer L.M.-Pretoria, le développement des infrastructures portuaires, exige de nouveaux espaces et imposent des nouvelles extensions de la ville.

D- Vers une ville consolidée

Lourenço Marques cherche à poursuivre l'extension de son périmètre. L'évolution et les transformations des formes urbaines suivent, avec difficultés, les normes d'urbanisme préconisées par la *Câmara Municipal*, et la Ville doit composer avec les concessions accordées à certains investisseurs privés.

1- L'essor des lotissements privés : la concession Oscar Sommerschild (1912)

Au début du XX^{ème} siècle, Lourenço Marques connaît un gonflement démographique, à cause de l'arrivée des étrangers. Cette croissance démographique n'est pas sans impact. En effet,

⁷⁸ António F. G. e Sousa, "Jardins de Moçambique", Moçambique. *Documentário Trimestral*, n° 45, Lourenço Marques, Imprensa Nacional de Moçambique, 1946, p. 37.

⁷⁹ J. S. Morais, op. Cité, pp. 101 – 105.

si elle apporte une nouvelle dynamique à la ville (commerce, vie nocturne, entre autres), elle induit le changement au niveau architectural, et impose par ailleurs une extension du tissu urbain et par conséquent un dépassement du périmètre de la ville. Des requêtes des terrains auprès de l'autorité de la ville se multiplient. En effet, cette ville portuaire était alors considérée comme une véritable aubaine foncière pour le développement de grandes opérations immobilières, permettant la création des zones dotées des bureaux, de zones d'entreprises comportant des avantages fiscaux, enfin de zone d'habitations majestueuses.

C'est dans ce contexte qu'un norvégien habitant Lourenço Marques, le Dr. Oscar Sommerschild requiert auprès des autorités, 1 000 hectares de terrain au Polana appartenant à l'Etat. Avec la requête de ces terres, il se propose de cultiver, d'édifier et d'effectuer des plantations d'eucalyptus dans les marécages. Le périmètre de ces terres a comme limites au nord les terres de Maxaquene, au sud la plage de la baie de L.M., à l'Est les terres de Magaia et à l'ouest la Ponta Vermelha.⁸⁰ La Concession Sommerschild (*Concessão Sommerschild*), connue également comme Quinta Sommerschild (ou la *Ferme Sommerschild*) est accordée en 1887, à un moment où la ville est encore considérée comme le redoutable « *cimetière de blancs* », ainsi sa requête mérite une suite favorable de la part des autorités. De par leur position privilégiée, ces terres allaient par la suite être requises pour assurer le développement de l'agglomération urbaine. Cette concession connaît depuis une histoire accidentée, surtout au moment où ces terres deviennent nécessaires pour assurer l'extension de la ville. Des conflits d'intérêts mettent la puissance publique et le concessionnaire dans des camps opposés, jusqu'à la fin de la première moitié du XX^{ème} siècle.

La concession découle d'une *Portaria*⁸¹ du Gouvernorat-Général de la Province du Mozambique daté du 22 octobre 1887, comportant le texte suivant : « *Considérant que le demandeur, conformément à l'article 1^o du règlement faisant partie du décret du 10 octobre 1865, se montre doté des moyens nécessaires pour les cultures visées, édifications et plantations.*

Prenant en considération les informations fournies par le respectif gouverneur du district, basées sur celles du chef de la section des travaux publics de Lourenço Marques ;

Me conformant au vote du conseil du gouvernorat et vu la loi du 4 décembre 1861 ;

Lui ai par convenant accordé, dans les conditions de ladite loi du 1861, le terrain demandé, devant déjà effectué le mesurage en s'assurant que celui-ci ne devra pas dépasser les

⁸⁰ *A Concessão Sommerschild e o novo contrato entre a Câmara Municipal de Lourenço Marques e a « Delagoa Bay Lands Syndicate, Limited »*, Câmara Municipal de Lourenço Marques, 1953, p. 5.

⁸¹ Une *Portaria* est un décret légal réglementaire, publié par un ou plusieurs ministres, par délégation du Gouvernement. Diciopédia 2003.

milles hectares demandés, le bornage, vérification et d'autres procédures à suivre, en conformité avec le règlement cité, afin que la répartition compétente puisse soumettre au concessionnaire la lettre de bail, tels que mentionnée à l'article 12.º do décret cité en dessus. »⁸². A l'issue de ce décret, la concession *Sommerschield* voit le jour, moyennant simplement un paiement de dix *reis*.

Les travaux de bornage, aboutissent à une surface de 944 hectares, dont cent réservés aux indigènes. Ainsi sont accordés au Dr. Óscar Sommerschield 844 hectares, le 8 mai 1890.⁸³ Ensuite et conformément à l'article N° 12 du Règlement, le 12.02.1891 est signée avec le concessionnaire la *carta de aforamento* (bail ou droit d'usage), d'un montant fixé à 8\$445 *reis*. Cette même année deux lettres (N° 134 et 135), qui parviennent au Gouverneur du District de Lourenço Marques, soulignent que le Dr. Óscar Sommerschield n'a pas honoré ses engagements : il n'a pas utilisé un quart de son terrain conformément aux obligations prises et il est ainsi sujet à des pénalisations. De plus, hors de l'enceinte de son terrain, il s'est accaparé un périmètre supérieur à celui accordé, et il a ainsi privé les indigènes d'un droit de passage. Malgré tout, le 30 avril 1892, la concession est inscrite à la *Conservatória do Registo Predial da Comarca de Lourenço Marques* (registre de propriété). En 1893 les habitants de Polana portent plainte contre le Dr. Óscar Sommerschield, cependant ce dernier fait valoir ses bons droits à travers la présentation d'un *titre* du 01.06.1893 inhérent aux 100 hectares qui au départ auraient dû être réservés, à l'intérieur de sa concession, aux indigènes. Ce titre n'est pas connu des registres, car il a été délivré par le Gouverneur du District, sans pour autant avoir respecté les formalités ni les procédures exigées par le décret encore en vigueur, du 21.05.1892. Tout au cours de cette année le Dr. Óscar Sommerschield requiert le *foro* (bail emphytéotique) du terrain, conformément à l'article 24º du décret du 21.05.1892, ainsi le Gouverneur-Général donne une suite favorable à sa requête.

Une entreprise, dont le siège est à Johannesburg et qui devait installer une représentation à Lourenço Marques, dénommée *Delagoa Bay Lands Syndicate, Limited*, achète au Dr. Óscar Sommerschield l'ensemble de ses terrains (*propriedades e direitos prediais*) et en 1896 demande le transfert définitif des droits sur ces terrains. Cependant le 14 juillet, l'enregistrement au niveau de la *Conservatória do Registo Predial* est effectué de façon provisoire en attendant quelques

⁸² «Considerando que o requerente, em conformidade com o artigo 1.º do regulamento que faz parte do decreto de 10 d'outubro de 1865, se mostra habilitado com os meios necessários para as intentadas culturas, edificações e plantação;

Tomando em consideração as informações prestadas pelo respectivo governador do districto baseadas nas do chefe da secção d'obras públicas de Lourenço Marques;

Conformando-me com o voto do conselho do governo e visto o disposto na lei de 4 de dezembro de 1861;

Hei por conveniente conceder-lhe, nas condições da dita lei de 1861 o terreno pedido, devendo desde já proceder-se à sua medição que não excederá mil hectares como pediu, demarcação, confrontação e mais termos do processo a seguir, em conformidade com o regulamento citado, a fim de ser pela repartição competente, passada ao concessionário a respectiva carta de aforamento de que trata o artigo 12.º do supracitado decreto. ». Portaria n.º 437, do Governo-Geral da Província de Moçambique, datada de 22 de Outubro de 1887, e publicada no *Boletim Oficial* n.º 43, da mesma data. Cité par l'*A Concessão Sommerschield e o novo contrato entre a Câmara Municipal de Lourenço Marques e a « Delagoa Bay Lands Syndicate, Limited »*, Câmara Municipal de Lourenço Marques, 1953, pp. 5 et 6.

⁸³ Portaria n.º 405 publiée au *Boletim Oficial* n.º 27 du 06 juillet 1889.

éclaircissements, et le 11 août est effectué la conversion du provisoire en définitif. La solution trouvée se heurte encore à toute une série de difficultés. En effet, la concession a négligé la *bande de garde non aedificandi* de 80 mètres à compter à partir de la végétation contigüe à la côte maritime, (1^{er} de la Loi du 21 août 1856). Par ailleurs il n'est pas trouvé de *Portaria* justifiant la propriété des 100 hectares réservés auparavant aux indigènes (conformément à l'article 31 du décret du 21 mai 1892) tandis qu'est considéré sans validité le titre provisoire passé par le Gouverneur du District. Enfin le concessionnaire, contrairement aux engagements pris, n'a pas mis en valeur les terrains. Il faut attendre le 17 août 1903 pour que les 844 hectares fassent l'objet d'une inscription à la *Conservatória*, au profit de la D.B.L.S.L.⁸⁴. Ensuite et à la demande de la D.B.L.S.L. il est publié le décret du 3 septembre 1903⁸⁵ portant sur : l'approbation de la vente par le Dr. Óscar Sommerschild de l'ensemble des terres dont il détient la tenure foncière, pour une période illimitée, pour y réaliser des exploitations agricoles, commerciales, industrielles ainsi que des constructions civiles. Les 844 hectares sont considérés comme libres et allodiales,⁸⁶ et les cents hectares supplémentaires font l'objet d'un bail. Ici l'enchevêtrement des procédures, a conduit à ce que le titre définitif soit consigné avant le provisoire et entre ces deux il est publié un décret déterminant l'autorisation pour l'établissement d'un titre qui a déjà fait l'objet d'inscription définitive... Enfin, le décret indique par ailleurs les terrains devant redevenir gratuitement à la collectivité publique.

Il est dit également (dans le décret du 3 septembre 1903) que sera soustraite de ces terrains la surface marquée sur le plan (que je n'ai pas réussi à me procurer) comportant les lettres A, B, C et R. La dite surface est incorporée dans l'aire de la ville de Lourenço Marques, en restant soumise à tous les charges imposés aux propriétés de la même ville et aux règlements municipaux et en ayant accès aux bénéfices urbains tels que : lumière électrique, assainissement, postes, téléphones, distribution d'eaux, tramways, dans la proportion possible de réaliser et conformément aux contrats des commissions existantes, relatives à ces services. Les terrains ainsi incorporés dans l'aire de la ville sont découpés en parcelles de 2 500 m², séparées par rues conformément au tracé indiqué sur ce même plan. Les modifications au niveau du découpage des terrains et du tracé des rues devront se faire en accord avec le Gouverneur-Général de la Province du Mozambique. Sur ces terrains reviennent gratuitement à la propriété et possession de l'Etat :

⁸⁴ Delagoa Bay Lands Syndicate, Limited.

⁸⁵ *Boletim Oficial* n.º 42, du 17.10.1903, do Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, Paço, em 03 de Setembro de 1903.-REI- Manuel Rafael Gorjão. ». “ A Concessão Sommerschild e o novo contrato entre a Câmara Municipal de Lourenço Marques e a Delagoa Bay Lands Syndicate, Limited ”, Câmara Municipal de Lourenço Marques, 1953, pp. 9 – 11.

⁸⁶ Est une propriété exonérée des charges, liens (*vínculos*), foros, pensions et *onus* (*charges ou impôts*), et que l'on peut en disposer librement. (*em português Alodial : De alódio+al*). *Alódio* (substantif) dérive du français **al-ôd*, « *propriedade completa/ pleine propriété* », dérivé du latin med. *alodiu-*, « id. »). Dicipédia 2003.

- les terrains nécessaires au prolongement de la route vers le Polana, dans le sens Nord-Sud, ayant une emprise d'au moins 30 mètres, sur la partie comprise dans le périmètre de la ville, ayant une longueur entre 500 et 600 mètres,

- les terrains nécessaires à l'aménagement de toutes les rues transversales ;

- la bande de 80 mètres d'emprise, à compter de la marée la plus haute ;

- les terrains expropriés pour la construction de l'hôpital. L'Etat reçoit également gratuitement, la pleine possession et propriété de 25% (de la surface indiquée au n° 1), desquels au moins 25 000 m² sont destinés aux parcs et jardins publics.

De la part des terrains primitivement accordés à Óscar Sommerschild, non compris dans l'alinéa précédente, l'Etat reçoit également, gratuitement la propriété et possession de : toute la bande de 80 mètres à compter du niveau le plus haut des eaux de la mer ; le terrain nécessaire pour une route de 15 mètres d'emprise, sur toute la longueur de la propriété, dans le sens Nord-Sud, à partir de la rue de 30 mètres d'emprise mentionnée ci-dessus. Les terrains nécessaires pour l'établissement des communications avec la zone de 80 mètres, mentionnée dans le n° 1, à travers la propriété, en accord avec le Gouverneur-Général ; 10% de la surface restant, n'étant pas compris les terrains déjà cultivés et remplis de constructions.

En décembre 1904, est élaboré un plan comportant un niveau de précision à même de montrer que l'aire entre le niveau le plus élevé des eaux de la mer et l'enceinte du terrain est de 1 070 ha. Si les opérations cadastrales⁸⁷ réalisées quatre ans après viennent confirmer la taille du terrain, elles permettent par ailleurs de réitérer le fait que le périmètre de terrain clôturé par le Dr. Óscar Sommerschild était plus grand que ce qui lui avait été accordé, comme d'ailleurs cela avait été déjà observé en 1891. Selon des calculs effectués par le *Director da Agrimensura* concernant la surface revenant à l'Etat conformément au décret de 1903 et la surface devant rester sous possession du D. B. S. L. : « *Dans le cas où il n'est donné au concessionnaire une garantie que de la possession de 944 ha, accordés par décret n.º 437, du 22.10.1887, et titre de possession provisoire passé le 01.06.1893, la surface revenant à l'Etat doit être modifiée [...]* »⁸⁸

Pourtant les désaccords persistent entre la puissance publique et la compagnie privée. Selon le *Director da Agrimensura*, la surface totale issue de l'opération cadastrale présente 1 070 hectares, et les loyers payés n'ont porté que sur 844 ha. Aussi ne peut pas être accordée à la D. B.

⁸⁷ Voir la publication dans le *Boletim Oficial* n.º 30, du 24.07.1909.

⁸⁸ « *No caso de não ser garantida ao concessionário senão a posse de 944,2056 hectares, concedidos por Portaria n.º 437, de 22 de Outubro de 1887, e título de posse provisória passado em 1 de Junho de 1893, a área que reverte para o Estado deve ser modificada [...]* » “ *A Concessão Sommerschild e o novo contrato entre a Câmara Municipal de Lourenço Marques e a Delagoa Bay Lands Syndicate, Limited* ”, Câmara Municipal de Lourenço Marques, 1953, p. 11.

L. S. L. que la pleine possession de 844 ha. Le 29 mars 1912, le Procureur de la République fait savoir qu'il ne faut accorder à la D. B. L. S. L. la pleine possession des 844 ha, enregistrés conformément au décret, ainsi que les 100 ha supplémentaires dont le décret avait fait faire le bornage pour l'*aforamento*, qu'après rachat du *foro* par la compagnie. Il faut attendre le 22 octobre 1912 pour arriver à un accord. Selon le contrat seulement 844 ha sont propriété de la D. B. L. S. L. car ils sont enregistrés sous le n° 462, fls. 204v. livre B-4, à la *Conservatória*. Les surfaces à incorporer dans le périmètre de la ville doivent faire l'objet d'une représentation graphique. Des alignements, sont définis à propos des voies existantes ou à créer. Dans le cadre de l'accord, il est encore convenu de ne pas faire mention de la surface localisée en dehors de la ville mais appartenant à la D. B. L. S. L. Le bornage des terrains considérés de 1^{ère} et 2^{ème} classes est achevé au cours du 1^{er} décembre 1913, selon un courrier à cette date et comportant le n° 1 700. Cependant un autre courrier du directeur daté du 22.01.1914 laisse transparaître quelques réticences sur les terrains cultivés. La 1^{ère} Répartition de la *Direcção de Agrimensura* certifie en fin, et selon des données techniques qu'elle possède, que la surface totale des terrains de 1^{ère} et 2^{ème} classes est de 1 017,1084 hectares, la surface de 2^{ème} classe et appartenant à la D. B. L. S. L. est de 847,3219 hectares, la surface revenue à l'Etat parmi celles de 2^{ème} classe hors voirie ou lesdites 10%, est de 72,5572 hectares. Il a fallu attendre le 15.01.1940 pour que la D. B. L. S. L. puisse voir enregistré à son profit à la *Conservatória*, la pleine possession des 847,3219 hectares,⁸⁹ désannexé de la propriété n° 460. Le 23.04.1940 la Câmara Municipal de Lourenço Marques accorde le titre (comportant le registre sous le n° 1 475) à la D. B. L. S. L.⁹⁰

Le secteur privé n'était pas suffisamment impliqué dans l'ensemble de décisions inhérentes à la logique de programmation de la ville, leurs liens se borne à l'acquisition foncière et à la construction immobilière, mais la participation des promoteurs privés ainsi que des entreprises de construction représente un enjeu majeur et doit être perçu comme un acteur décisif pour l'avenir de Lourenço Marques, en tant que ville en transition. L'absence d'investissement de la part de ces promoteurs et le fort blocage à l'extension de la ville plonge la ville dans l'immobilisme. Une coordination entre les promoteurs et la Câmara Municipal n'a véritablement jamais eu lieu et en conséquent une reconversion des espaces urbains ne voit le jour que difficilement.

De plus, les rapports entre la Câmara Municipal et les promoteurs, en l'occurrence le Dr. Oscar Sommerschild, nous conduisent à formuler deux hypothèses :

⁸⁹ Le registre est effectué à la *Conservatória* sous le n° 7460, fls. 29v. du Livre B-21.

⁹⁰ " *A Concessão Sommerschild e o novo contrato entre a Câmara Municipal de Lourenço Marques e a Delagoa Bay Lands Syndicate, Limited* ", Câmara Municipal de Lourenço Marques, 1953, pp. 01 – 13.

- soit cet investisseur privé a investi dans la terre, sans projet immobilier d'aucune sorte, et il s'est contenté d'attendre la hausse des valeurs foncières qui découlent nécessairement de la croissance démographique pour réaliser au mieux son investissement ;
- soit-il est porteur d'un véritable projet immobilier, auquel il doit renoncer faute d'avoir réussi à mobiliser les financements nécessaires, il vend alors les terrains acquis lorsque l'opportunité s'en présente.


La Câmara Municipal s'en aperçoit au fil du temps et c'est ainsi qu'à l'issue de quelques décennies elle cherche à corriger cette situation, en faisant passer des textes de loi pour astreindre les propriétaires fonciers à mettre en valeur leur terrains dans un délai établi sous peine d'expropriation.


2- La revalorisation des voies structurantes et la définition d'un 3^{ème} périmètre de la ville


Un nouveau tracé est établi, en tant qu'élément structurant, dans la continuité des axes directionnels du plan *Araújo*. Ces axes s'orientent vers l'ouest en direction de Polana, vers le nord ainsi que vers l'est. La densification à l'intérieur du périmètre existant précédent amène au dépassement de la *ligne de défense*⁹¹ et à la recherche d'une zone d'extension, entre les années 1895 et 1900. Au cours de cette dernière année, un levé topographique voit le jour. Les axes projetés dans le plan *Araújo* sont pris en considération, comme l'Av. Pinheiro Chagas, Av. Francisco Costa, Av. Afonso de Albuquerque, en assurant le raccordement avec la Ponta Vermelha et la Polana. Des artères perpendiculaires à celles-ci suivent la même logique, en gardant pourtant des distances entre elles beaucoup plus importantes, ce qui est dû peut-être au fait qu'il existait déjà un nombre important de concessions de terrains ainsi que des lotissements. La mise en place d'une partie des tracés envisagés par le plan *Araújo* se heurtent à la présence de constructions édifiées en dehors de tout plan d'ensemble. Des modifications s'avèrent nécessaires. Le tracé emprunté par la Rua do Telégrafo après avoir croisé l'Av. Afonso de Albuquerque, en direction de l'estuaire, cherche à la fois à s'adapter à la morphologie du site et à tenir compte d'opérations privées préexistantes. Dans certains cas, la Câmara Municipal est même amenée à


⁹¹ A la suite des campagnes dites de pacification du sud du Save, et la conséquente chute de l'empire de Gaza et également la fin de la guerre, les menaces à Lourenço Marques ne constituent guère une réalité.


LEGENDE


CAMINHO DE FERRO


Linha da Mare


Limites do Estado do Rio de Janeiro


Limites do Estado do Rio de Janeiro e do governo

Terreno na posse primitiva do município

Terreno sob a posse primitiva da cidade

Terreno na posse primitiva do governo

Terreno desocupado em parte ou no todo que pode ser utilizado para quaisquer construções

Mar



Titre	PLAN D'EXTENSION DE LA VILLE DE 1900		Année : 1900
Source	A.H.M.		
Reconstitution	INTERPRÉTATION DE L'AUTEUR (T. VALES) SUR LA CARTE ORIGINALE		Année : 2005

prendre des décisions de réduction de l'emprise des voies⁹². Les voies ont une emprise réduite tout au long de leurs prolongements au-delà de l'Av. Pinheiro Chagas, à l'exception de l'Av. Central. Si le noyau primitif ainsi que la première extension ont une organisation spatiale qui permet d'anticiper un accroissement de la circulation, il n'en est pas de même pour ce qui est de la nouvelle zone. Par ailleurs, le statut attribué aux principaux axes relève du niveau des raccordements que ceux-ci sont à même d'assurer, pouvant être urbains ou interurbains, et permettant ainsi un lien direct ou indirect avec les principaux axes routiers régionaux, tels que la route vers Hulene et Marracuene, la route vers Zixaxa, la route dite de Lidenburg...

L'ensemble de ces prolongements s'arrête à la limite de la zone urbaine. La limite est marquée par une ligne de demi-circonférence, qui accorde au périmètre un statut de permanence et qui en partant de la Ponta Vermelha à l'est, s'oriente vers l'axe du chemin de fer à l'ouest. Cette demi-circonférence comporte un rayon d'environ sept kilomètres comptés à partir de la Praça 25 de Junho. La ligne de contour de la demi-circonférence devient ensuite le boulevard de ceinture (ou *Estrada da Circunvalação*) et est présentée plus tard découpé en quatre tronçons portant quatre noms différents, à savoir la Rua Fontes Pereira de Melo, l'Av. Caldas Xavier et l'Av. Almirante Canto e Castro, et un quatrième tronçon plus petit est dénommé Rua João Albasine. « [...] *Le tracé des Avenues Canto e Castro et Caldas Xavier correspond à peu près à l'ancien périmètre de la ville, constitué par un arc de circonférence ayant un rayon de 7 Km et un centre situé à la Praça 7 de Março. De l'impact de ce tracé circulaire et de la trame de voies coupés orthogonalement du côté intérieur, et, du côté extérieur, avec des anciennes routes débutant radialement et approximativement au même endroit (Estradas de Lidemburgo, do Trabalho, de Xipamanine et l'actuel Avenida de Angola), résulte une série de croisements, bifurcations et jonctions [...]* »⁹³

Il est évident que le boulevard trouve son origine dans la ligne qui délimitait jusque-là le périmètre urbain de la ville. Cependant, un levé cadastral, réalisé autour de 1912, annonce la persistance pendant quelque temps d'une irrégularité du tracé, ne montrant pas pourtant un lien avec ladite ligne qui délimitait le périmètre urbain de la ville. Il découle probablement de façon spontanée, d'un lien fonctionnel entre les différents axes principaux et les voies régionales qui assurent le raccordement aux faubourgs environnants. A ce stade d'évolution de la ville, il

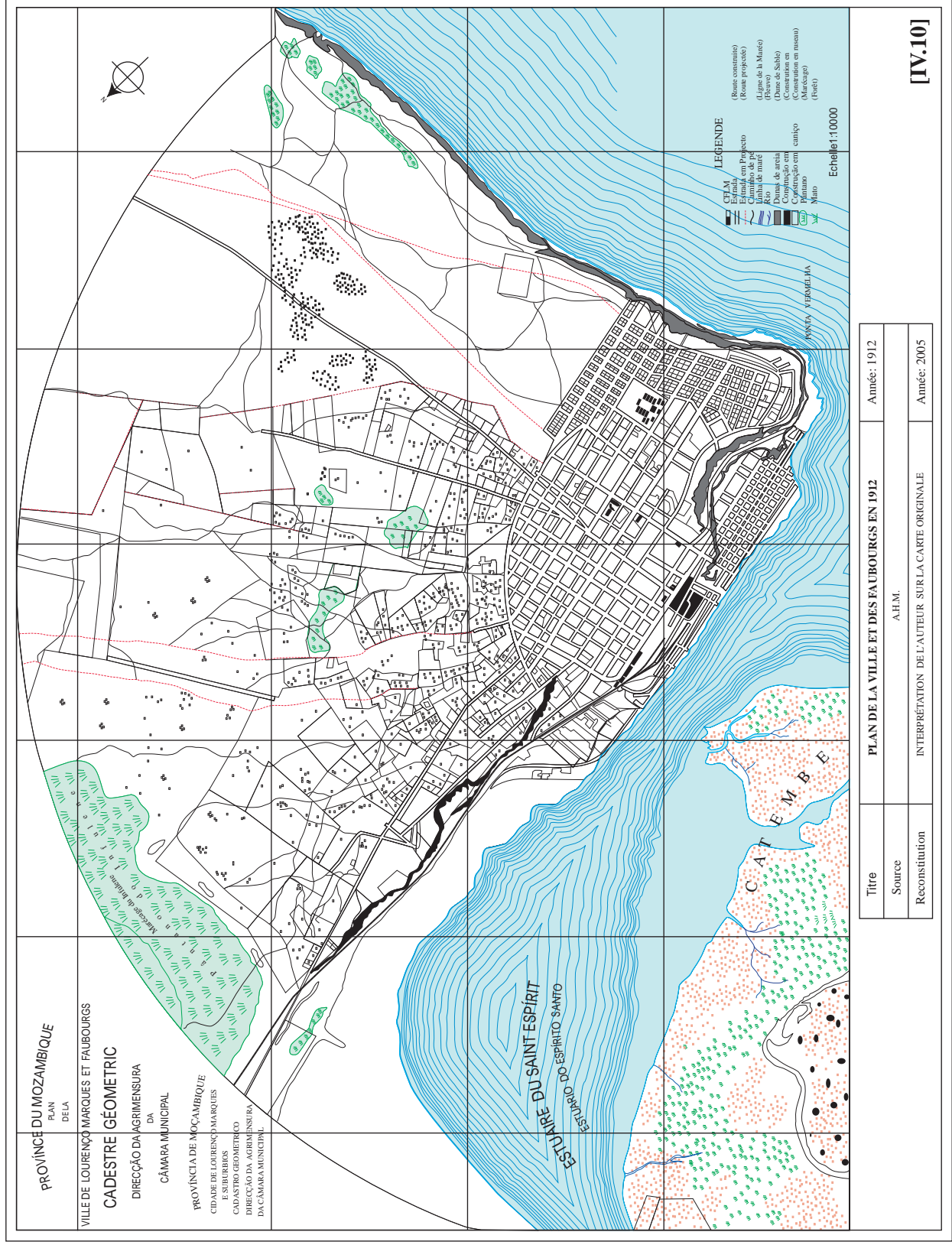
⁹² Acta n° 260, 16 de Setembro de 1896, (Redução da largura da Avenida Norte). Edifício da Câmara Municipal (Mercado), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 02/10/1895 a 21/12/1897, p. 113).

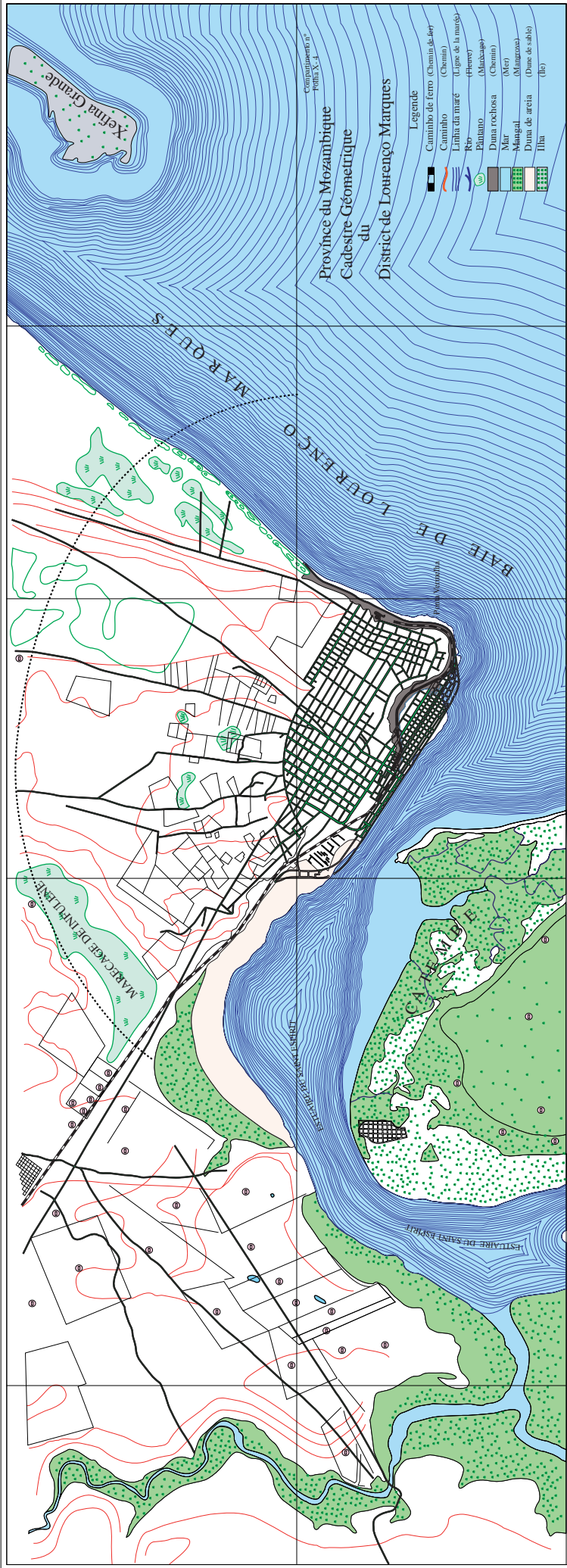
⁹³ « [...], o traçado das Avenidas Canto e Castro e Caldas Xavier obedeceu apenas à coincidência com o limite do antigo foral da cidade, constituído por um arco de circunferência com um raio de 7 Km e centro na Praça 7 de Março. Do impacto deste traçado circular com uma trama de arruamentos intersectando-se ortogonalmente do lado interior, e, do lado exterior, com as antigas estradas partindo radial e aproximadamente do mesmo local (Estradas de Lidemburgo, do Trabalho, de Xipamanine e actual Avenida de Angola), resultou uma série de cruzamentos, bifurcações e entroncamentos [...]». « Arranjo urbanístico abrangendo o topo da Avenida Pinheiro Chagas e Largo João Albasini », In Boletim Municipal n° 5, de 31.12.1969, p. 29.

n'existe pas de plan global, cela peut être la raison pour laquelle il n'existe pas à ce moment-là de propositions des places publiques. Par contre, l'espace public est mieux défini pour ce qui est de la zone basse de la ville (dénommé *baixa*) précédemment site du noyau primitif, ayant une centralité marqué par la Praça Mouzinho de Albuquerque, avec une extension vers l'Av. da República, l'Av. Aguiar. Tout au long de ces voies, sont au fur et à mesure érigés des équipements publics, comme la Poste, le Marché,... équipements qui apportent une nouvelle vie à la ville. Il s'agit d'une extension où prédominent des occupations à but résidentiel privé. La logique des pâtés de maisons continue de respecter le plan Araújo, excepté vers l'est, sur la zone entre le centre et le Polana où les voies transversales ont un écartement plus important entre elles. Celles-ci donnent origine à des îlots plus étendus. Des concessions, antérieures à l'élaboration du plan, conditionnent et apportent des changements au tracé régulier, induisant une gestion impliquant des échanges de terrains. Le plan *Araújo* se présente comme élément structurant de cette extension et assure la continuité de la logique du tracé régulateur orthogonal par le biais de l'extension des artères jusqu'à la limite du périmètre urbain. La structure publique de la ville se consolide également et au fur et à mesure, à travers les axes routiers préexistants découlant de ses plans de détail, à savoir la Praça 7 de Março, la Rua Consiglieri Pedroso, la Rua Araújo, l'Av. da República,... Par ailleurs dans la ville, l'habitat courant remplit au fur et à mesure la partie restante du périmètre.

2.1- L'adoption d'un nouveau *Código de Posturas*

En 1912 un *Código de Posturas* (ou Code d'Urbanisme) précise, en ses articles n° 177 et 178, les documents et les informations à fournir (dessins exigés, les échelles à respecter, les déclarations à ajouter) lors de toute demande de construction. De plus, conformément à l'article n° 176, le périmètre de la zone urbaine comprend les faubourgs, la cartographie de 1915 en témoigne. L'ensemble de ces éléments vient réformer le précédent *Código de Posturas* daté de 1897, qui spécifie les zones où des exceptions peuvent être accordées par le Directeur de la Répartition technique ou la commission chargée des améliorations sanitaires. Conformément au paragraphe unique de l'article 7, il est obligatoire dans le périmètre de la ville d'utiliser de matériaux en dur. Les constructions en bois, fer et zinc sont acceptées provisoirement et seulement en quelques lieux particuliers. Ces lieux sont définis comme les zones A : comprenant la zone vers le SO de l'Av. Henrique de Macedo sans inclure les zones des entrepôts liés au port et au chemin de fer ; B : la zone vers le NE de l'Av. D. Manuel, sans inclure le haut de la Maxaquene ; C : la zone vers l'est d'une ligne liant les points de croisements des Avenues D. Manuel et Augusto Castilho et l'extrémité de la route de la Ponta Vermelha.

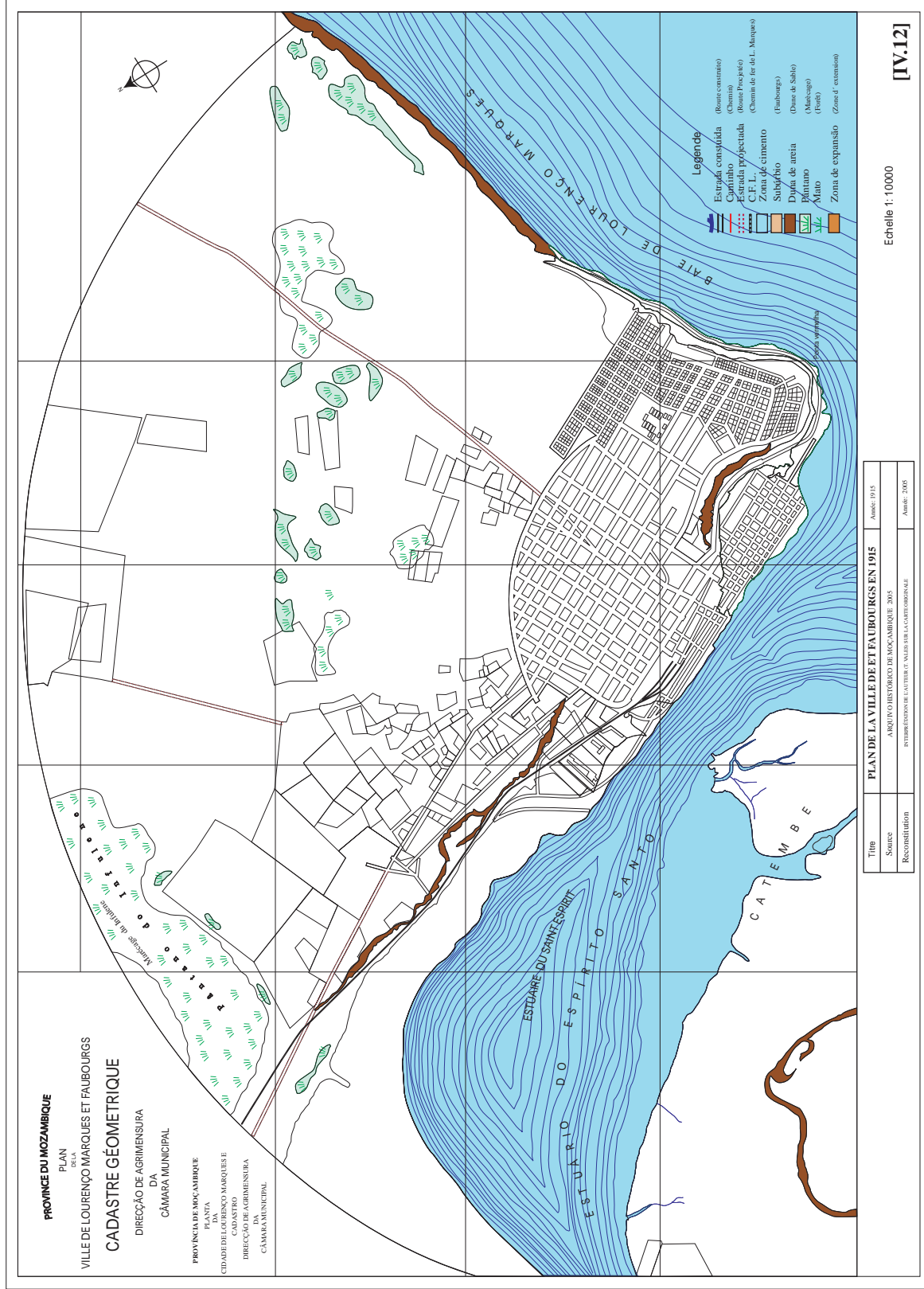




Titre	CADASTRE GÉOMETRIQUE DU DISTRICT DE LOURENÇO MARQUES	Année : 1912
Source	A.H.M.	
Reconstitution	INTERPRÉTATION DE L'AUTEUR (T. VALES) SUR LA CARTE ORIGINALE	Année : 2005



[IV.11]



Le changement des normes d'urbanisme, apporté par le nouveau *Código de Posturas de 1912*, comporte également la définition des matériaux de construction autorisés, conformément l'article 179, comme l'intégration de l'*alvenaria*⁹⁴ de *tijolo* (ou brique en terre cuite), les matériaux interdits étant le fer en zinc ou tôle ondulée. Ce code ne s'applique pas à la zone confinant la route Estrada de Circunvalação (boulevard de ceinture), qui constitue la limite du périmètre urbain. Tout au long de cette voie, un bâti précaire pousse sans une structure urbaine de support. L'emploi de la maçonnerie/ou construction en dût (*alvenaria en portugais*) est également obligatoire au niveau de la reconstruction. Par ailleurs, le matériau employé dans les enceintes des maisons donnant sur les voies déjà macadamisées ou en faisant l'objet dans un futur proche doit être la pierre, la brique de terre cuite ou des grilles en fer ou bois. Les hauteurs des murs sont comprises entre 1,20m et 1,80m. Les clôtures des maisons donnant sur les voies non encore macadamisées bénéficient d'une exception provisoire. En effet, si le barbelé par exemple n'est pas accepté, sont tolérés les enceintes constituées par des fils métalliques, ou par des arbustes.

2.1.1- Zonage

La ville ne doit pas être perçue comme un tout, car elle est composée par des parties qui ont chacune leur identité. Il appartient ainsi au règlement du plan d'urbanisme de parvenir à conforter ces identités. Des propositions de hauteurs ou d'implantations doivent être en accord avec ce que existe dans chaque quartier. Le *zonage naturel* est ainsi la traduction sur le plan de ces règlements différenciés. Il est opposé au zonage dogmatique qui cherche à distinguer les espaces à travers les usages (tels que résidences, activités, loisirs)⁹⁵.

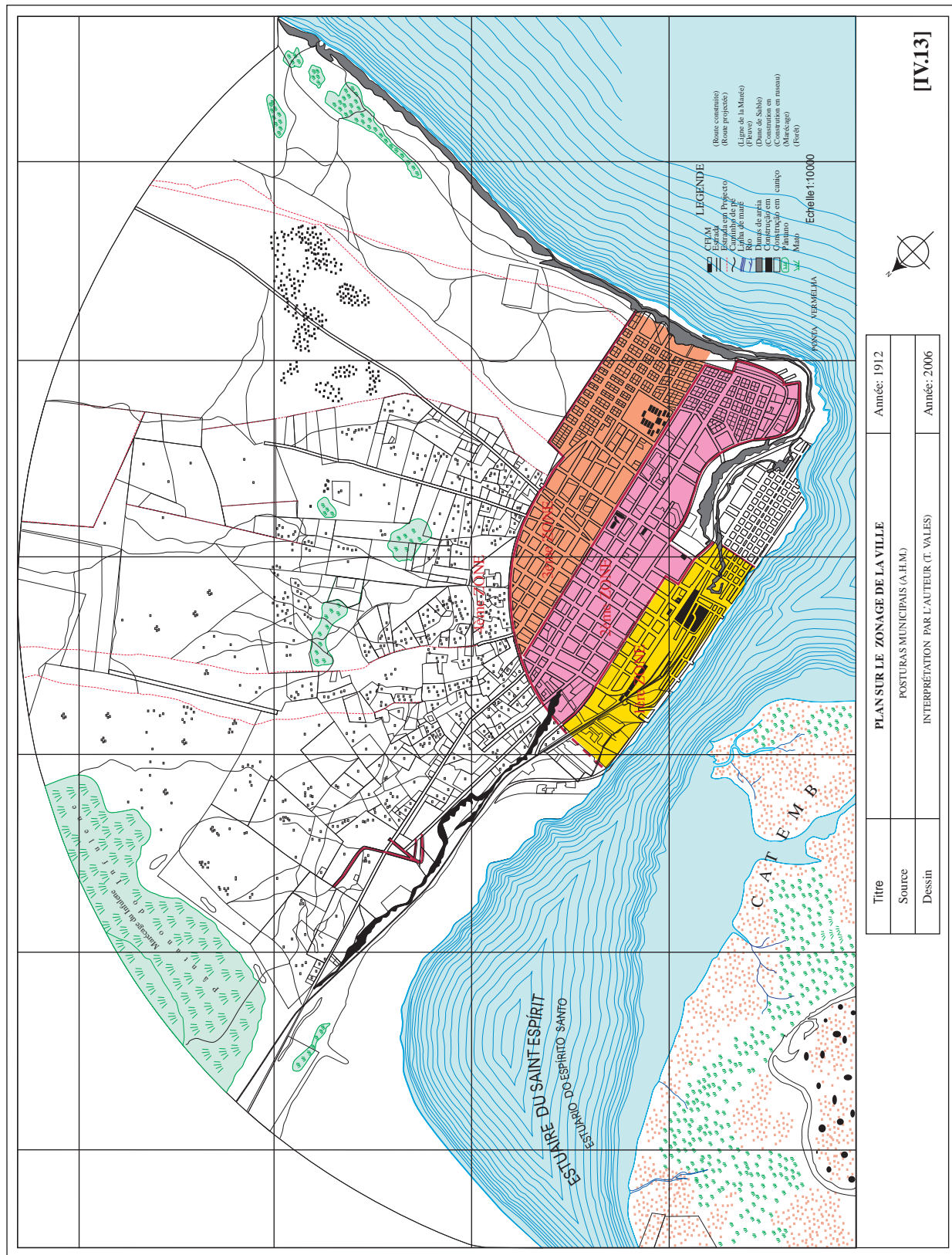
Un zonage⁹⁶ de la ville en fonction des différentes densités des constructions (voir ci-après la carte sur le zonage à Lourenço Marques) est défini.

- a) **La première zone** est une zone commerciale, sont autorisées des bâtis liés les uns aux autres, en prenant en considération les normes d'hygiène établies par la Câmara Municipal.

⁹⁴ *Alvenaria* est l'art de construire en pierre et la chaux.

⁹⁵ NOVARINA G., Cours d'Urbanisme IUG (UPMF), 2008.

⁹⁶ Le terme « zone » est un mot issu du grec « zône », qui signifie ceinture. Le terme « zonage », dit en portugais « *Zonamento* », et zoning selon la version anglo-saxonne, est un terme d'urbanisme qui souligne une division volontaire et administrative d'un espace rural ou urbain en « zones », dans le but d'en maîtriser le développement, d'attribuer aux sols des qualifications et des fonctions, un statut. Ce terme prend en considération des espaces quelconques, dits à tort « zones » *non aedificandi, non altius tollendi* et tous les types d'espace classé selon la population, leur utilisation du sol... (selon le dictionnaire critique « Les mots de la géographie », BRUNET R., FERRAS R. et THERY H.). En droit de l'urbanisme en France, le contenu se réfère à une technique consistant à déterminer dans les documents de planification urbaine des zones d'affectation du sol l'usage qui y est autorisée et les types d'activités prépondérantes. Il est prévu dans les schémas directeurs, et la densité des constructions autorisées dans chaque zone est spécifiée dans les POS, par le biais des COS. PRATS Y., *Zonage*, In, « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », MERLIN P. et CHOAY F. (dir.), Paris, nouvelle édition mise à jour, Presse Universitaire de France, 2005, p. 951.



Conformément à l'article 181, dans son paragraphe unique, les propriétaires que veulent bâtir une/des maison/s d'habitation sont censés les séparer les unes des autres.

- b) La **deuxième zone** n'accueille qu'une construction et ses annexes (*dependências*) pour les parcelles inférieures à 1000 mètres carrés.
- c) La **troisième zone** comporte des parcelles de 400 mètres carrés.
- d) En fin, une surface de 250 mètres carrés est accordée aux parcelles de la **quatrième zone**. Les limites de cette zone s'étendent du boulevard de ceinture jusqu'à la limite de la juridiction municipale. L'article 187 précise que les faubourgs font eux aussi partie de la quatrième zone.

2.1.2- Règlement

La hauteur est fixée à 8 m pour les bâtiments donnant sur une voie dont l'emprise est inférieur à 7m ; une hauteur de 12 m pour une emprise entre 7 et 10 m ; une hauteur de 16m pour une emprise entre 10 et 18 m ; une hauteur de 19 m pour une emprise de 18m. Une précision est également donnée, concernant les dimensions internes des pièces (4m x 4m x 4m). Pour les chambres à coucher il est exigée au moins une fenêtre, dont les dimensions doivent être égales ou supérieures à 0,90m par 1,80m. Pour ce qui est des espaces entre les habitations, le règlement vise à assurer des conditions minimales de salubrité. La continuité entre les maisons n'est pas privilégiée, compte tenu du besoin d'un espace autour de chaque habitation, pour assurer l'éclairage et l'aération. De plus, il est établi que les constructions doivent s'implanter à une distance de 5m des limites séparatives, et de 10m de la construction voisine. Des dérogations à cette règle sont possibles dans les secteurs déjà en partie bâtie.

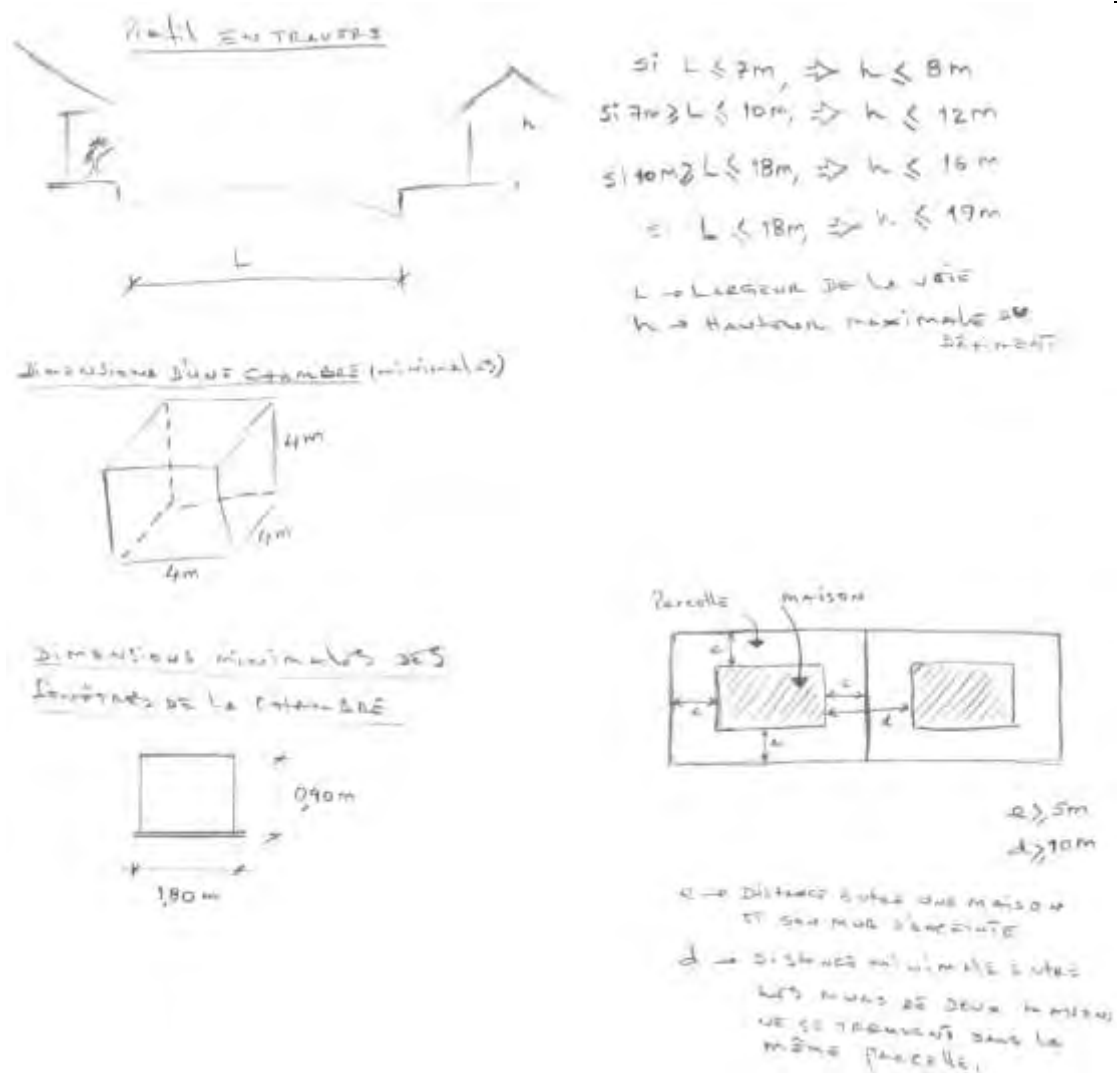


Fig. IV.23: Un profil en travers, et le rapport entre la largeur de la voie (L) et la hauteur maximale (h) permise pour les bâtiments. Les dimensions minimales permises pour les chambres, ainsi que pour les fenêtres. Les distances (e) minimales permises entre le mur de d'une maison et le mur de l'enceinte. Distance (d) minimales permises entre les murs de deux maisons qui ne partagent pas la même parcelle. Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales).

2.1.3- Hygiène et traitement des eaux usées

Un décret daté du 20.06.1906 précise les questions inhérentes à la salubrité des terrains, des bâtiments, des réservoirs d'eau, des tuyaux de décharge d'eau, des siphons, des tuyaux de ventilation, des latrines, des cuvettes des toilettes, urinoirs ainsi que d'autres déversoirs. Les écoulements (tuyaux, arrosages ou sorties d'égout des eaux des pluies ou d'autres fluides) donnant sur les voies publiques sont interdits. S'ajoutent à ceux-là des peintures sur les *cunhaes*, ou des écriteaux qui ne soient pas la toponymie des voies apposées par la municipalité, des anneaux affixés sur les murs, piliers ou *hombreiras*, la protection (*resguardo*) des fenêtres de la chaussée inférieure (*pavimento inferior*) qui dépasse les *ombreiras*.

2.1.4- Les délais de construction des terrains à construire

Conformément à l'article 213 les détenteurs d'un titre de propriété des terrains localisés dans le périmètre de la ville sont censés construire dans un délai de deux ans à compter de la date d'obtention dudit titre ou celle de la publication des normes d'urbanisme (*código de posturas*). L'article 212 précise le même délai pour l'achèvement des constructions. L'article 211 accorde un délai d'un an pour la reconstruction, à la suite d'une démolition. Une vague de spéculation voit le jour au cours de l'année 1889, et la municipalité n'a pas établi pour chaque périmètre un nombre limité de parcelles à construire. Cela amène à la chute du nombre de constructions que les normes obligent d'édifier, ce qui induit l'accaparement de grandes surfaces de terrains par des investisseurs qui revendent plus cher lorsque la conjoncture le permet. Le développement de ces constructions subit en conséquent un retard et cela ne pas sans majoration du coût global.⁹⁷

2.2- L'évolution démographique et des constructions

En 1921, un haut commissaire de la République, à l'issue d'une visite à L.M., affirme que ceux, qui ont prévu de faire de L.M. une grande ville et ont jalonné son pourtour à l'aide d'un compas, n'ont pas commis d'erreur. Cependant, ceux qui ont permis la mise en place des maisons de façon désordonnée dans le périmètre de la ville *comme le blé et le seigle dans des jours de rafale*, ont commis une grave erreur qui sera difficilement surmontée. Il constate également que rien n'a été prévu pour faire face aux questions de l'ensoleillement, de l'adduction en eau, de l'évacuation des eaux usées ou de la sécurité. Enfin il ajoute que les responsables municipaux n'auraient pas dû autoriser que les constructions se fassent au hasard et que les voies soient macadamisées avant qu'il y ait une consolidation des implantations.⁹⁸

A ce stade de développement, habitent dans la ville de Lourenço Marques 1 160 portugais particuliers, 126 employés de l'Etat et 25 affectés à la municipalité. Dans les suburbs, résident 3 742 portugais et 1 salarié de l'Etat. Les anglais habitant respectivement dans la ville et les suburbs sont 278 et 42. Les chinois sont 44 et 15. Les suisses, grecs, italiens, hollandais, français, autrichiens, suédois/norvégiens, espagnols, belges, russes, turcs et américains sont 101. L'on ne possède aucune information sur les 382 habitants restants.

Par ailleurs, pour les logements se répartissant entre la ville (2 137 constructions) et les suburbs (3 809), 5 054 sont propriété de portugais et 892 d'étrangers. La plupart des maisons sont

⁹⁷ Eduardo de Noronha, op. cit., p. 88, cité par J. S. Morais, op. cit., p. 224.

⁹⁸ Brito Camacho (1925), pp. 24-25, cit., par J. S. Morais, op. Cité, p. 108.

aux portugais, mais 320 sont aux britanniques. Sur un ensemble de 2 137 édifices⁹⁹ 1 380 sont en bois et zinc et 756 en maçonnerie. Cette dernière est plutôt répandue dans le centre ancien, qui faisait déjà l'objet de la cartographie de 1915, et le long des axes structurant de la ville, tels que l'Av. Aguiar, l'Av. 5 de Outubro,... Au NO étaient localisés les garages des Chemins de fer de L.M. et en peu plus bas il s'est constitué une rangée des jardins potagers, et ensuite des stockages de bois, ainsi que des entrepôts des entreprises commerciales, qui s'étendent tout au long du chemin de fer jusqu'au fleuve.¹⁰⁰

Le secteur privé a toujours joué un rôle important pour ce qui est de l'édification.

<i>Années</i>	<i>Nombre de constructions</i>
1887	400
1900	562
1905	1 267
1910	1 666

Fig. IV.24: **Evolution du nombre de constructions.** Source : M.A. COSTA, op. cité.

Après les campagnes dites de pacification du Save, à la fin du XIX^{ème} siècle, l'importation du ciment est facilitée. Ce nouveau matériau est appliqué (en 1890) sur la chaussée de la Praça 7 de Março, le débarcadère dénommé Gorjão au cours de 1902/3 et enfin dans des bâtiments d'Etat. Ce matériau est au fur et à mesure disséminé dans la ville, et appliqué aux fondations, piliers, chaussées... cependant le bois, fer et le zinc continuent d'être privilégiés dans les *constructions mixtes*. La structure est en bois, les murs en pierre recouverte de chaux (moins chère que la brique en terre cuite). Les façades orientées vers le nord comportent parfois des balcons sur des supports en maçonnerie ou en fer. Les couvertures sont en tôle en zinc, ou en tuile. Au cours de cette période, le bâti d'exception privilégie les principaux axes routiers de la ville, tels que l'Av. da República (25 de Setembro), l'Av. Aguiar..., permettant la consolidation de la structure publique de la ville. Différents modèles étrangers (dénommés « *belle époque* ») sont entre temps importés, portant sur grandes édifices ayant des balcons en surplomb et porches en fer, ainsi que des modèles de Lisbonne portant sur de grands bâtiments publics en maçonnerie ayant différentes formes architecturales. Au cours de 1912 une unité hospitalière à la fois civile et militaire est achevée. Dénommé Miguel Bombarda cet hôpital, d'un niveau, est composé par des blocs séparés

⁹⁹ Selon M. A. Costa (1927), une Matrice Cadastrale (*Matriz Predial*) comportant le nombre de permis de construire est mise à disposition depuis 1900. Il indique également qu'ils existent à L.M. 2 059 édifices. Mário A. Costa, « Gráficos representativos do nº de casas de Lourenço Marques em épocas sucessivas da cidade compreendendo as suas áreas habitadas desde 1787 » In Boletim Económico e estatístico, série especial, nº 3, Lourenço Marques, 1927, S.G.L. 59-C-1., Cité par Moraes, op. Cité, p. 108.

¹⁰⁰ Anuário de Lourenço Marques (1917), p. 55.

et regroupés dans un grand espace couvert. Cela permet l'accès du soleil et l'aération¹⁰¹. Un autre bâtiment à ajouter à l'inventaire est celui du marché (*Mercado Municipal*) construit en 1901/3. Il est localisé le long de l'Av. D. Carlos où était prévu par le plan *Araújo*, l'aménagement d'une place dénommée *Praça Vasco da Gama*. Tout au long de cette avenue, il y a l'édifice de la poste dont le projet date de 1899, le bâtiment des Travaux Publics, devenu la Bibliothèque Nationale. La Casa de Ferro (maison en fer préfabriqué en provenance de Belgique) est montée en 1892 le long de l'Av. D. Manuel. Au croisement de cet axe et l'Av. D. Carlos est construit, autour des années 1903/5 l'édifice *Prédio Pott*, appartenant à l'hollandais Gerard Pott. A ce dernier appartient également l'édifice dénommé *Vila Joia*, construit en 1890 sur l'Av. Augusto de Castilho lequel est plus tard acquis par la ville, et actuellement le *Tribunal Supremo* (Cour Suprême) y siège. Cet édifice est localisé dans un îlot occupé essentiellement par le jardin botanique de la ville, dénommé *Jardim Vasco da Gama*. En 1898 il est construit l'édifice de l'Hotel Clube et en 1911 celui du Consulat Britannique. Cette même année, fondé le musée dénommé Alvaro de Castro.



Fig. IV.25: L'édifice de la *Câmara Municipal*, en 1915. Source : (Col. Loureiro) A.H.M.

¹⁰¹ Lourenço Marques, the most picturesque seaside resort on the East-Coast (1913), pp. 19 et 20. Cité par Morais, op. Cité, p. 109.

L'édifice de la Câmara Municipal, un bâtiment du début du siècle aujourd'hui déjà disparu, se trouvait encore en face du *paiol* (l'entrepôt à munition) sur l'Av. Augusto de Castilho (ou l'Av. Vladimir Lenine), sur l'extension de l'Av. Pedro Álvares Cabral (ou l'Av. Zedequias Manganhela). D'autres édifices sont érigés au centre du noyau primitif (dénommé *baixa*) lui conférant ainsi un nouveau visage. Les tous premiers lieux de distraction sont localisés Rua Araújo, dont le bâtiment appelé *Varieté* avec une façade de style Renaissance, et qui comporte une patinoire, et un salon de thé, un bar, une salle de projection cinématographique et un théâtre.¹⁰²



Fig. IV.26: Le *Teatro Varieté*. Source : A.H.M.

Un nouvel environnement est également apporté à la Praça 7 de Março par les lieux de vente et convivialité, les kiosques, constructions en bois et fer. Tout au nord de la Praça 7 de Março la *The Bank of Africa Lourenço Marques* est érigé entre 1896 et 1902. Il existe également depuis 1901 et détruit en 1958 le bâtiment de la capitainerie. D'autres édifices sur la Rua Consiglieri Pedroso est l'Hôtel Carlton, étant un des premiers hôtels de la ville, et le Banco

¹⁰² J. S. Morais, op. Cité, pp. 105 – 110.

Nacional Ultramarino inauguré en 1914 et détruit en 1958 pour permettre la construction d'un nouveau siège. En face de ce dernier il est construit la *Primeira Esquadra da Polícia* inauguré également en 1914. Entre les années 1913 et 1916 est achevée la construction de la nouvelle gare (*Estação dos Caminhos de Ferro*) qui vient remplacer la gare construite en bois et zinc. Si la gare primitive était située au sud de la place, la nouvelle est installée vers l'ouest, permettant ainsi le renouvellement du bâti de la place. Sur Sommerschield il est aménagé un terrain de golf, pour le cricket deux clubs en assurent tels que le *Clube Inglês de Lourenço Marques* et le *Clube Indo-Português*, sur un terrain à proximité de la forteresse. Deux autres clubs à savoir le Grémio Náutico (ou Clube Naval) et le Yatch Club sont spécialisés dans la voile¹⁰³. A l'extérieur de la Estrada de Circunvalação, tout au long de l'Av. Marechal Craveiro Lopes (ou l'Av. Acordos de Lusaka) il est aménagé une arène clôturée, pour les corridas (*praça de touros*).



Fig. IV.27: **Les gares ferroviaires.** Source : Lobato A. « *Lourenço Marques, Xilunguine* ». Biografia da cidade. Lisboa, Agência do Ultramar, 1970.

Cette période marquée déjà par la réussite des dites campagnes de pacifications, ainsi que l'affermissement de la position portugaise à la suite des différends qui l'opposait à l'Angleterre et enfin, l'élévation de Lourenço Marques au rang de ville capitale, apporte certes un optimisme sur la prospérité de Lourenço Marques C'est dans ce contexte que s'encadre les extensions et les investissements observés tout au cours de cette période. L'extension de la ville, plus facile vers l'ouest, est pourtant elle est pourtant effectif vers nord-ouest, car fortifié, les possessions de la

¹⁰³ Boletim Municipal n° 9, p. 88.

Companhia do Telégrafo et de *Sommerschild* ne permettent pas l'extension vers la *Ponta Vermelha*. Si le pouvoir local joue un rôle important dans la croissance de la ville, les infrastructures de loisir et de commerces sont le fruit de l'initiative privée.

3- Le plan des services publics pour la ville de Lourenço Marques (1925)

Le Plan d'assurance (*Insurance Plan*) correspond à une phase de développement de la ville de L.M. La lecture de cette carte nous permet de comprendre qu'au fur et à mesure de l'évolution de la ville, les gestionnaires sont conduits à apporter des nouveaux services faisant défaut et remettre à niveau tout en ensemble d'autres services existants. Le réseau viaire, surtout au niveau du périmètre de la ville bâti en dur, est déjà baptisé, mais les pâtés de maisons étant nombreux (plus de 200 au moins), ils ne sont pas à même d'être aisément repérable par les services urbains existant. Ainsi, une numérotation est établie et affectée à chacun de pâtés de maisons. Cet identifiant ajouté au nom de la rue constitue un repérage qui permet d'être localisé par les services à mettre en place, tels l'adduction en eau potable raccordé à la ville à partir du fleuve Umbeluzi. L'identification des pâtés de maisons permet également de quantifier l'importance des besoins pour la ville en termes de réservoir de stockage d'eau à installer à proximité de la ville. Par ailleurs, un service d'incendie est mise en place. Ayant quantifié la pression que la densité des occupations exerce, il a été défini les besoins de matériels et des *brigades* des pompiers à prévoir dans la ville. La carte annonce aussi quelques données concernant une partie de la population, tels que des blancs, des asiatiques et des *half castes*. Mais aucune mention n'est faite sur la population habitant en dehors de la zone en dur. Si ce plan annonce une absence de couverture géographique de la zone suburbaine, il démontre par ailleurs que les services urbains mise en place sont destinés aux seuls habitants de la ville en dure.

4- La Ponta Vermelha et le Polana (1914/22)

Au cours de cette période le développement concerne deux nouveaux quartiers, à savoir la *Ponta Vermelha* et le *Polana*, comportant un tracé régulateur, postérieur au plan *Araújo*. L'extension de la ville, a pendant long temps été bloquée par les concessions accordées à des étrangers, tels que le *Dr. Oscar Sommerschild*, l'*Allen Wack* et la *The Easterns & South African Telegraph Company Ltd*. Cependant, pour ce qui est du noyau

primitif (*ou baixa*) ainsi que le *Alto Maé* et le *Bairro Central*, jusqu'à la rocade nord (*estrada de circunvalação*), l'on observe le maintien de la structure urbaine préexistante, et la continuité du processus de renouvellement et densification du bâti, sans qu'il y ait des nouvelles voies ou places publiques.

4.1- La création d'un quartier résidentiel à la Ponta Vermelha

Lourenço Marques continue de s'urbaniser et ainsi son extension implique de récupérer des nouvelles surfaces, telles que les zones situées entre l'Av. Augusto de Castilho et l'Av. Duquesa de Connaught. Les terrains ont fait l'objet de concessions réalisées avant l'approbation du décret de 1901. La concession Allen Wack (un important commerçant) est concernée, ainsi que le montre le plan de 1900 par une extension des voies préconisées dans le plan *Araújo* vers l'ouest, en direction à la baie. L'étape suivante consiste à récupérer les terrains, propriété depuis 1885 et 1887 de la *The Eastern & South African Telegraph Company Limited*. Cette zone, selon le plan d'extension de la ville daté de 1887, comporte 5,6 hectares, sur la Ponta Vermelha et Maxaquene, comprenant le centre-ville et la périphérie. Ainsi des négociations ont lieu avec la Compagnie, visant l'utilisation d'une partie de ses terrains localisés en haut de la Ponta Vermelha et à Maxaquene, pour l'extension des voies existantes, la création de nouvelles voies, permettant ainsi une suite au développement de la ville. En 1903, un contrat provisoire¹⁰⁴ est approuvé, permettant d'augmenter vers le Polana jusqu'à la Rua Eduardo Costa l'emprise de la toute première voie parallèle à l'Av. António Enes. Un lotissement est effectué et les parcelles ont été partagées de façon équitable entre l'Etat et la Compagnie. Il faut attendre 1907 pour l'achèvement du plan d'élargissement.¹⁰⁵ En somme, sur un total de 56 ha de terrain appartenant à la compagnie 12 ha servent à l'élargissement de l'Av. Infante D. Henrique et de la route vers le Polana ainsi que à la création des nouvelles voies. 5 ha ont été déjà utilisés pour assurer le prolongement de l'Av. Pinheiro Chagas, l'Av. Afonso de Albuquerque et l'Av. 24 de Julho. Le terrain restant est découpé en 187 parcelles. De ce dernier, 96 parcelles forment 10 ha et reviennent à l'Etat. 91 parcelles (19 ha) restent propriété de la compagnie. Au cours de l'année 1907 un avenant est signé. Pour aménager des espaces verts, qui font cruellement défaut, il est proposé un échange de parcelles entre l'Etat et la compagnie. « Cet échange fait l'objet d'un contrat, où le gouverneur général est autorisé à effectuer une transaction *da referendum* avec la *The Eastern & South*

¹⁰⁴ Ce contrat est passé par la *Fazenda Pública* de la province du Mozambique représenté par l'inspecteur de la fazenda, et la *The Eastern & South African Telegraph Company Limited*, représenté par Joseph Robert Smith.

¹⁰⁵ Oliveira, (1945), p.10. cit. par J. S. Morais, op. cit. p. 117.

African Telegraph Company Limited »¹⁰⁶. Cette transaction laisse entendre que si le nouveau tracé est à ce moment-là déjà mis en place, l'occupation effective de ces parcelles n'est pas encore une réalité, d'où la facilité de disposer des terrains les plus convenables à la matérialisation du parc (appelé actuellement « *Parque dos Continuadores* »), que comporte également un Observatoire, construit en 1928. Cela témoigne pour ce quartier, d'une occupation lente. Le nouveau tracé est représenté intégralement qu'à partir du plan de 1912. Le périmètre de la ville intègre dorénavant la nouvelle zone.¹⁰⁷ Sur le plan de 1912 l'on observe déjà l'ajout de quelques édifices, à la proximité de la Rua Governador Simas. Si l'occupation se fait lentement, elle doit avoir démarré autour de 1907¹⁰⁸, comme d'ailleurs cela s'est passé dans les précédents plans d'extension, où les voies sont matérialisés sur le terrain, avant de recevoir un recouvrement (macadam), ce qui retarde l'occupation effective des terrains. L'occupation est d'abord dispersée, puis elle acquiert une consistance¹⁰⁹. En 1922, l'Hôtel Polana est inauguré, le chantier a démarré deux ans plus tôt, à un moment où le bâti est encore rare. Il y a vers le nord-est et au-delà du quartier Polana une grande étendue de terrain, appartenant au Dr. Sommerschild, qui est vendus en 1914 à la Delagoa Bay,

¹⁰⁶ « *Havendo o governador geral da província de Moçambique sido autorizado a transaccionar, ad referendum, com a The Eastern & South African Telegraph Company Limited a troca com o Estado dos talhões de terreno, na cidade de Lourenço Marques, n.os 67, 69, 71, et 73, que ficam pertencendo áquella companhia pelo contrato de 10 de setembro de 1903 [...]* ».

Attendendo a que a referida troca de talhões tem por fim adquirir o Estado uma area sufficiente para a criação de um parque arborizado onde numerosa colonia europeia da Ponta Vermelha, e sobretudo a infantil possa recrear-se [...];

Considerando que, pela supracitada troca de talhões, o Estado cede á supracitada companhia uma area de 9.408 metros quadrados, recebendo em troca a de 9.781 metros quadrados e que, portanto, assim se realiza um empreendimento de indiscutivel utilidade, sem prejuizo para os interesses do Estado;

Artigo 1.º É aprovado o contracto provisorio celebrado em 26 de janeiro de 1907 [...] referente á troca, entre o Estado e a referida companhia [...]

Artigo 2.º É autorizada a mesma companhia a ter a propriedade plena dos supracitados talhões n.os 26, 28, 30, 48 e 74, com a area total de 9.408 metros quadrados, que o Estado lhe cedeu em troca [...] ». Boletim Oficial de Moçambique, n.º 32, 10 de Agosto de 1907, pp. 350 e 352. cit. par J. S. Morais, op. cit. p. 117.

¹⁰⁷ « [...] Artigo 3.º Todo o terreno que nos termos de contracto supracitado foi dividido em cento e oitenta e sete talhões partilhados entre o Estado e a citada companhia, bem como o occupado pelas novas ruas que devem ser abertas para serventia d'aquelles talhões, fica para todos os effeitos incorporado na area da cidade de Lourenço Marques, tornando se lhes extensivos os serviços municipaes de iluminação, viação publica, abastecimento de aguas, limpeza e outros.

Artigo 4.º Como consequência da ampliação da area da cidade de Lourenço Marques pelo modo indicado no artigo 3.º do presente decreto, será modificada a linha que limita exteriormente os terrenos que devem ser considerados d'aquella cidade, por forma que se mantenha em relação á nova linha da circunvalação [...] ». Boletim Oficial de Moçambique, n.º 6, 6 de Fevereiro de 1904, p. 89. cit. par J. S. Morais, op. cit. p. 118.

« [...] Article 3.º Tout le terrain ayant dans les termes du contrat susdit été découpé en 187 parcelles partagés entre l'Etat et ladite compagnie, ainsi que celui occupé par les nouvelles rues devant être ouvertes pour la desserte de ces parcelles-là, est dorénavant par tous les effets intégré dans l'aire de la ville de Lourenço Marques, devenant desservis par les services municipaux d'éclairage publique, circulation, adduction en eau, nettoyage et autres.

Article 4.º Comme conséquence de l'extension de l'aire de la ville de Lourenço Marques de la façon indiqué à l'article 3.º du présent décret, sera modifiée la ligne qui limite extérieurement les terrains devant être considérés de cette ville-là, de façon à se maintenir par rapport la nouvelle ligne de circonvallation [...] ».

¹⁰⁸ Concessão de Terrenos – Moçambique (1989), pp. 12 e 43. cit. par J. S. Morais, op. cit. p. 118.

¹⁰⁹ Selon une description par LOBATO A. (1961), cité par MORAIS J., « *O Hotel Polana estava a construir-se no mato. Da Rua da Duquesa de Connaught ao Hospital era mato de um lado e outro. Do liceu ao que nós chamávamos a Rua das Figueiras, por detrás do Governo-Geral, também era mato. [...] O mato aos poucos foi acabando.* »

« *L'Hotel Polana se construisait dans la brousse. De la Rua da Duquesa de Connaught à l'Hôpital il y avait de la brousse de part et d'autre. Du lycée à ce que nous appelions la Rua das Figueiras, derrière le Gouvernorat-Général, il y avait également de la brousse. [...]* ».

ainsi la Ville négocie avec cette dernière pour pouvoir construire des casernes et un terrain de golf. Au-delà du périmètre défini par le boulevard de contournement ou rocade nord, le bâti ne cesse de croître vers le nord et vers le nord-ouest. Il n'y a pas un tracé régulateur, c'est pour cela que les constructions s'implantent de façon arbitraire et désordonnées, en utilisant la desserte par des voies ou chemins préexistants. Cette situation n'est pas sans complication lors de leur l'encadrement dans le plan d'urbanisme que vise également l'intégration de cette zone. « [...] *Etant nécessaire, vu l'importance de la ville de Lourenço Marques, de définir dès maintenant l'aire devant être considérée comme faisant partie des périphéries de cette ville, afin que les autorités provinciales chargées d'effectuer les concessions de terres, n'aient pas de doutes sur la façon dont on doit considérer les terres situées à proximité de la ville ; Etant convenable, vu les conditions spéciales de la ville de L.M., de considérer comme faisant partie de ses périphéries les terres compris entre l'actuelle ligne de circonvallation et une autre ligne parallèle à celle-ci, 5 km de distance vers l'extérieur ; [...]* ». ¹¹⁰

Au cours de cette période il est également présenté un plan d'amélioration¹¹¹ (sans indication de l'auteur) qui concerne la plage du Polana, où sont prévus des équipements afin d'attirer une clientèle sud-africaine. Le 5 octobre 1911 est inaugurée une voie de chemin de fer raccordant le centre urbain à la plage. En décembre de cette même année Lisbonne en ordonne la clôture, et il faut attendre 1912 pour qu'elle soit réouverte. Les autres infrastructures prévues (chalets, esplanades, kiosques, restaurants...) n'ont pas vu le jour à cause d'un manque de financement de la part du gouvernement portugais. La construction de l'hôtel Polana vient clore cette phase. C'est une œuvre très attendue et dont l'architecture est exceptionnelle dans ce nouveau quartier, qui constitue la zone la plus huppée de la ville. Nous n'avons pas aucune information sur l'auteur du tracé de cette zone d'extension, ainsi nous faisons l'hypothèse qu'il ait été élaboré par la municipalité sous la direction d'un ingénieur militaire, ce qui est fréquent à l'époque pour les provinces d'outre-mer, comme d'ailleurs en témoigne le plan d'amélioration et d'extension du port de Lourenço Marques et de terrassement de Maxaquene, élaboré par l'ingénieur Costa Serrão. Ce dernier est également l'auteur des travaux dans d'autres villes portuaires en Angola.

¹¹⁰ « [...] *Sendo necessario em vista da importancia da cidade de Lourenço Marques, definir desde já a area que deve ser considerada como constituindo os suburbios d'esta cidade, a fim de que por parte das autoridades provinciales que teem de intervir nas concessões de terrenos, não haja duvidas sobre o modo como devem ser considerados os terrenos sitos nas proximidades da mesma cidade ; Sendo conveniente, dadas as condições especiaes da referida cidade de Lourenço Marques, considerar como os seus suburbios os terrenos comprehendidos entre a actual linha de circumvallação e uma outra linha parallel a esta, a 5 kilometros de distancia para o exterior ; [...]* ». Boletim Oficial de Moç, n° 32, 19 de Setembro de 1907, p.563 ;

¹¹¹ SHIRLEY (1912), p. 30, cité par MORAIS J., op. cit. p. 119.



Fig. IV.28: L'Hôtel Polana. Source : A.H.M.



Fig. IV.29: L'Hôtel Polana aujourd'hui. Source : C. C., google.

Le plan de la Ponta Vermelha suit une composition simple et son dessin a été surement conditionné par les préexistences en tant qu'éléments structurants. A l'exemple du noyau ancien de L.M., la structure de la Ponta Vermelha a été conditionnée par la topographie, par la baie et par le fleuve.

La Ponta Vermelha devient tôt une zone privilégiée, où sont construits la résidence du gouverneur, une caserne...et surtout des habitations situées à cheval entre la baie et les axes principaux.

Le plan de la Ponta Vermelha suit une logique des voies structurantes et des voies en travers plus étroites, qui soutiennent un ensemble de lotissements réguliers et similaires. Il s'agit là aussi d'une logique de *voies* et non d'*îlots*, chaque îlot ayant des dimensions de 70m x 90m à 100 m x 130 m, ce qui permet de recevoir le bâti et un jardin d'embellissement. Le format rectangulaire est parfois abandonné à cause de la *déformation* qui découlent du besoin d'adapter aux réseaux viaire et à d'autres préexistences. Et c'est là où se trouve la différence avec d'autres zones de la ville où les terrains déjà vendus aux privés n'ont pas permis un lotissement rigoureux lors de l'élaboration et mise en place du premier plan d'extension du noyau ancien de L.M. A la Ponta Vermelha, le travail de lotissement a pu se réaliser sans se heurter aux contraintes constituées par des terres appartenant précédemment à des privés. L'homogénéité du plan (dénommé Cadastre géométrique) bien que partielle est donnée par l'unité (parcelle), ayant 2 000m² à 2 500m² et constitue un modèle de lotissement des pâtés de maisons (quatre ou six parcelles par pâtre de maison).

De même que dans l'extension du noyau ancien, les nouveaux tracés de la Ponta Vermelha et du Polana ne comportent pas des places publiques. L'intervention du génie militaire est sans doute à l'origine de ce tracé. Des éléments structurants déterminants de ce tracé ont été les voies préexistants qui assurent le raccordement de la ville aux lieux importants, tels que l'accès à la plage du Polana. Les grands axes tels que les avenues Pinheiro Chagas (Eduardo Mondlane), 24 de Julho et Afonso de Albuquerque (Sekou Touré) ont déterminé les dimensions des îlots situés à cheval entre ces axes. Des pâtés des maisons ont été également conditionnés par l'extension des voies telles que Pêro de Alenquer (Amílcar Cabral), Princesa Patrícia (Salvador Allende) ainsi que la Tomás Nduda du coté de l'Hôpital.

Entre 1910 et 1920, l'on assiste au déclin de l'activité privée de construction immobilière, à cause de l'effet de la première guerre mondiale. La Ponta Vermelha bénéficie du renouvellement de son bâti en dûr, grâce d'une part à l'interdiction de bâtir en bois et zinc et d'autre part, par la présence d'une couche de population aisée, composées de portugais et d'étrangers. Ces derniers apportent une influence au niveau des jardins d'embellissement à l'intérieur des enceintes des maisons ainsi qu'au niveau de la typologie du bâti. Mais les parcelles accueillent une densité inférieure à celle du noyau ancien et, grâce aux normes de 1912, la qualité de la construction ainsi que des espaces libres est meilleure.



Fig. IV.30: L'Avenida Bartolomeu Dias, c. 1910. Source : Col. J. Loureiro.

Cette période, également marquée par l'intervention du génie, est toute à la fois celle de l'épanouissement du génie civil, qui cherche à s'imposer face à un domaine d'activité relevant essentiellement des militaires qui avaient un savoir-faire urbanistique indissociable de la production des grands travaux publics dans les provinces d'outre-mer. En effet, la dynamique du génie comprenait les options du tracé, le lotissement pragmatique et rigoureux des pâtés de maisons, réalisés dans cette phase d'extension de la ville, essentiellement résidentielle. La typologie du bâti et la rigueur des tracés font de la Ponta Vermelha un des quartiers le plus élégant de Lourenço Marques.



Fig. IV.31: La Rua Fernandes da Piedade (Rua John Issa), c. 1911. Source : Col. J. Loureiro.



Titre		PLAN D'ASSURANCE DE LA VILLE		Anée: 1925	
Source		A.H.M.			
Reconstitution		INTERPRETATION DE L'AUTEUR (C. VALES) SUR LA CARTE ORIGINALE		Anée: 2005	

Des accords passés entre le gouvernement et les entreprises concessionnaires de ces grandes surfaces de terres ont conduit à cette extension. Les concessions précédant le plan dit *d'Araújo* font depuis l'objet d'un rachat par l'Etat Portugais pour relancer la croissance urbaine de Lourenço Marques, mais à cause de l'absence de moyens suffisants de l'autorité locale, le système de concessions précédant portait sur l'apport des encouragements aux promoteurs privés sur lesquels était assis le développement local. L'autorité locale se contentait cependant de gérer la structure publique avec une certaine prudence face à la dynamique du secteur privé. Ainsi il n'y avait pas d'investissement sur place, ni une production de centres urbains vu la politique adopté avec les concessionnaires. Enfin tout au cours de ce début siècle (XX^{ème}) l'on assiste à une prolifération de concessions suivant déjà une réglementation dans le sens où les intérêts de l'Etat se voient assurés¹¹².

4.2- Le tissu urbain et le tracé viaire de la Ponta Vermelha

Les terres de la Ponta Vermelha, éloignées de 3km du noyau ancien, sont protégées des vents et bénéficient d'une meilleure vue sur la mer. La Ponta Vermelha, dont les premières occupations témoignent d'une urbanisation diffuse, n'a jamais été envisagée en tant que centre de commerce du fait qu'elle se trouve loin du port de L.M., du terminus du chemin de fer ainsi que de la limite extrême de la route des charrettes. En revanche, *« Y pourront être construites des habitations, mais rien de plus ; il sera ainsi le quartier destiné uniquement à une couche de population aisée, ayant des maisons séparées de ses entrepôts ou des bureaux, ayant des moyens de transports. Ce sera la ville aristocrate, [...], toujours d'accès facile pour un grand nombre d'habitants. »*¹¹³.



Fig. IV.32: **La Villa da Ponta Vermelha en 1910.** Source: Interprétation par l'auteur sur la carte originale.

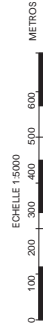
¹¹² MORAIS J., op. cit. pp. 117 - 123.

¹¹³ *« Poderão ahi estabelecer casas de habitações, mas nada mais; será portanto o bairro destinado unicamente aos que tiverem mais meios de fortuna, podendo separar as suas moradas, dos seus armazens ou escriptorios, e dispor de facilidades de transportes. Será la villa aristocratica, [...], sempre de difficil acesso ao maior numero da população. ».* LONGLE A., *Do Saneamento e Alargamento da Villa de Lourenço Marques*. Pelo conductor d'Obras Publicas da provincia de Moçambique, S.S.G.L., Lisboa, 1887, p. 9.

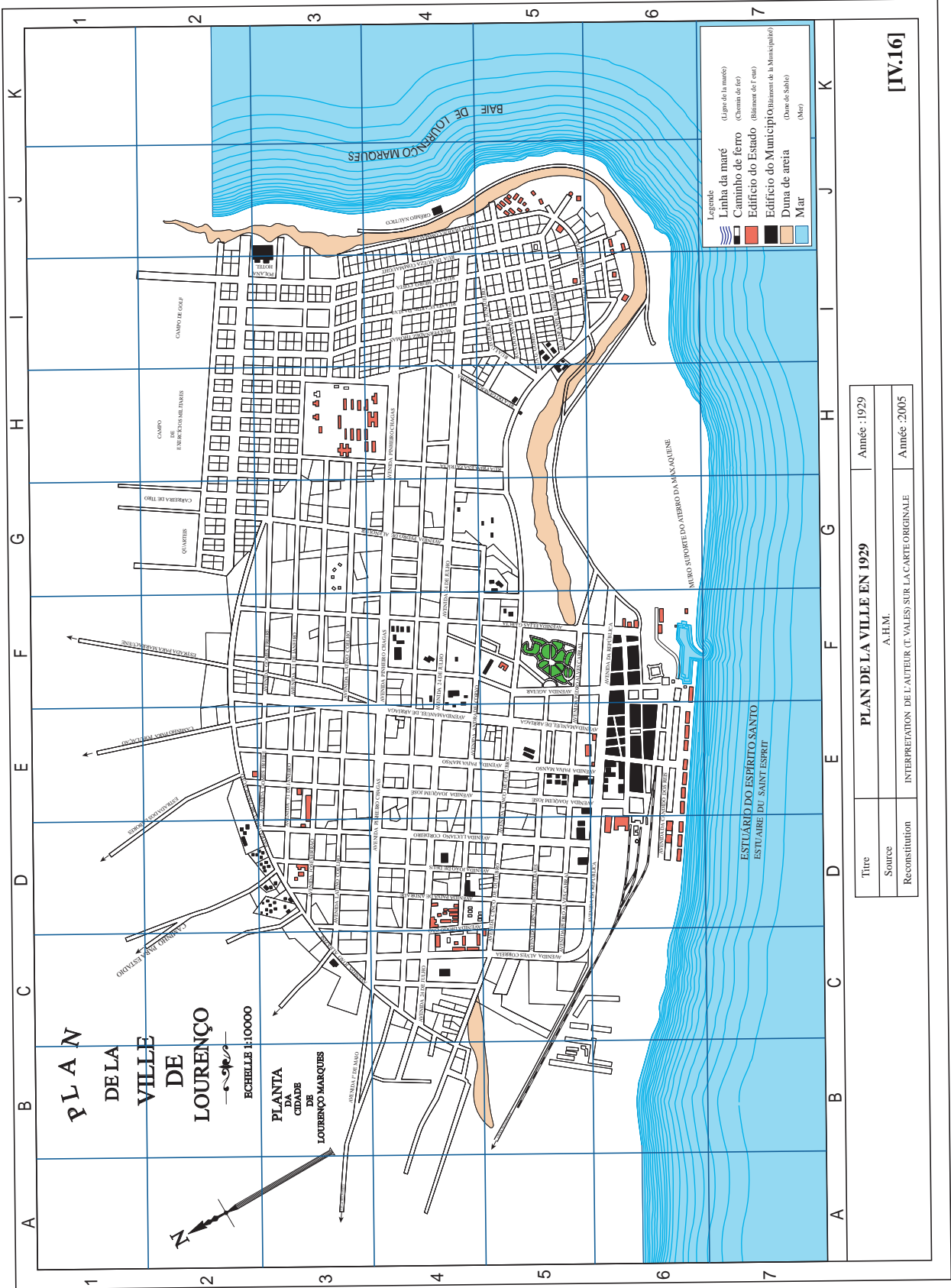
Lourenço Marques

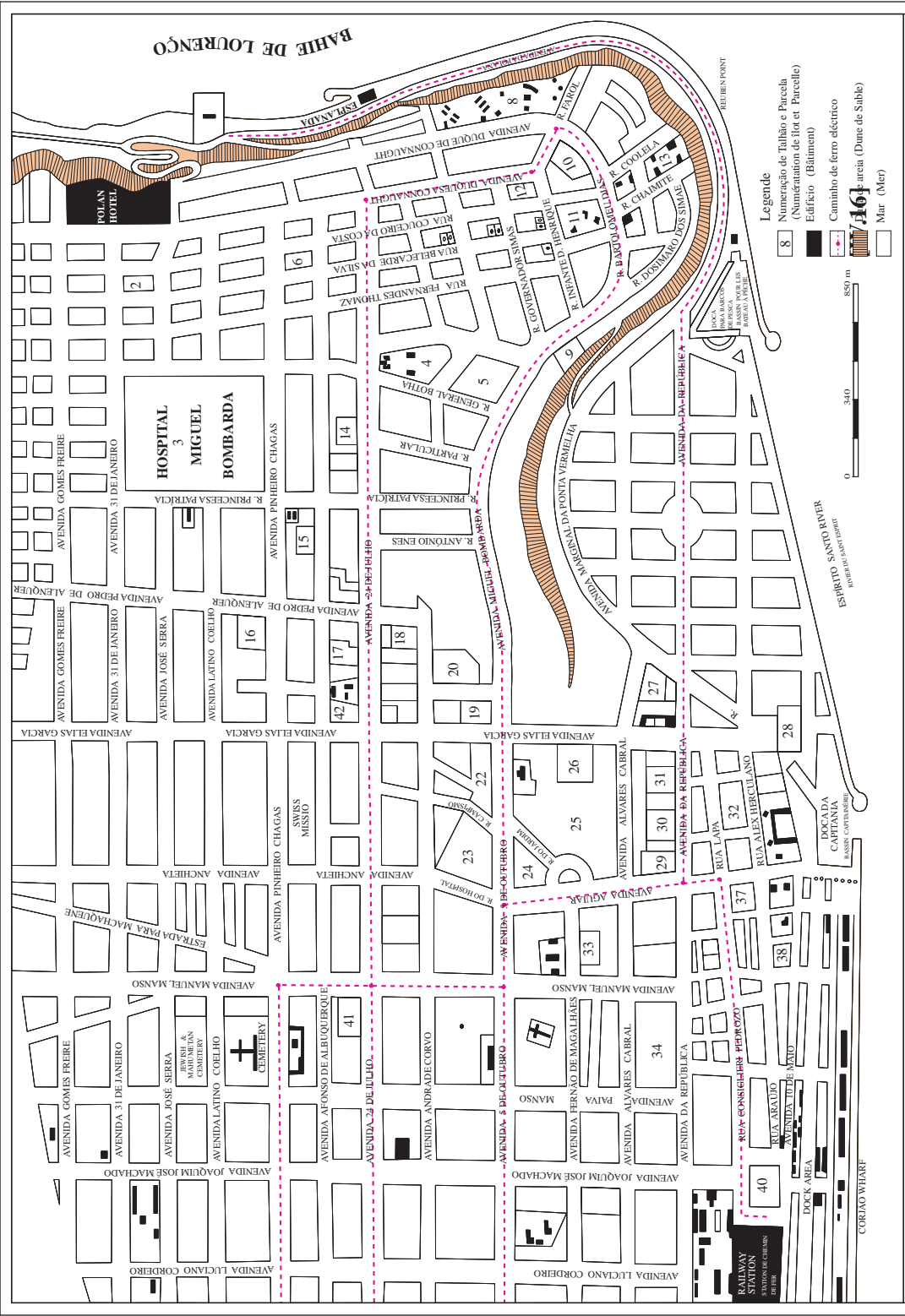
da cidade e Porto de
Lourenço Marques

-1926-



Titre	PLAN GÉNÉRAL DE LA VILLE ET PORT DE LOURENÇO MARQUES	Année: 1926
Source	A.H.M.	
Reconstitution	INTERPRETATION DE L'AUTEUR (T. VALES) SUR LA CARTE ORIGINALE	Année: 2005





PLAN DE LA VILLE EN 1934		Année: 1934
A.H.M.		
Titre	Source	Année: 2005
Reconstitution		
INTERPRETATION DE L'AUTEUR (T VALES) SUR LA CARTE ORIGINALE		

L'axe qui assure le raccordement entre le noyau ancien et la Ponta Vermelha est la route génératrice du plan de la Ponta Vermelha. Le tracé des voies annonce un type de plan entièrement commandé par le site, ce dernier étant bâti sur un promontoire. Les îlots formés par les tracés des voies ne revêtent pas une logique d'uniformisation des patés de maisons, mais plutôt de l'absence d'une règle préétablie d'ordonnement. Les deux axes horizontaux s'incurvent suivant les lignes de pentes du terrain, une colline en croissant où est bâti la Ponta Vermelha. Les premiers occupants n'ont pas voulu forcer la nature, et ont concilié les exigences de la géographie et les principes de la nature¹¹⁴. Sur un site collinaire, l'on peut envisager différents types de réseau viaire, lesquels peuvent changer au cours du temps ou au contraire se perpétuer.

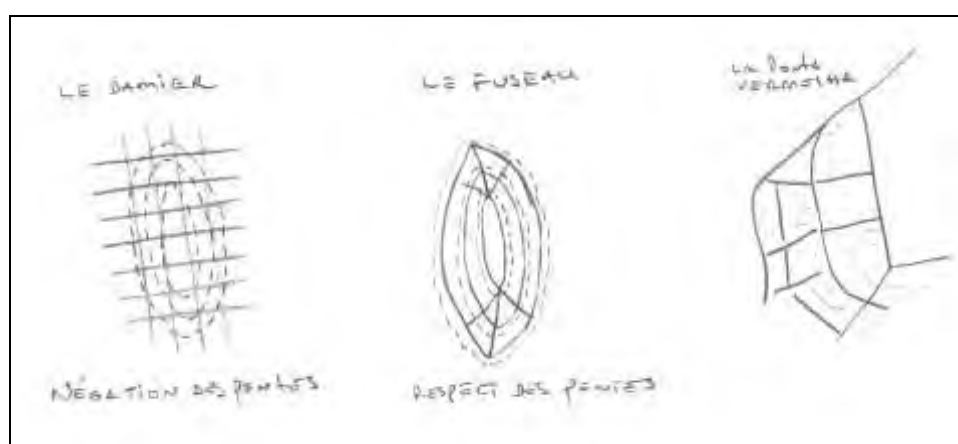


Fig. IV.33: Type de réseau viaire en site de colline. Source Interprétation de l'auteur (T. Vales)

La mise en place d'une voie ferrée pour assurer le raccordement entre Lourenço Marques et Pretoria attire différents investisseurs privés surtout des étrangers. Ceux-ci cherchent à acquérir des terrains dans la ville de L.M. et dans sa banlieue. Les gouvernements de Lisbonne et du Mozambique établissent des facilités, ce qui permet à ces investisseurs l'acquisition d'énormes surfaces de terrain, qu'ils ne mettent jamais en valeur ni pour l'immobilier ni pour l'agriculture.¹¹⁵

5- Un nouveau règlement de l'expropriation

Il faut attendre 1901 pour qu'un décret¹¹⁶ cherche à éviter que des situations de « blocage » des terrains par les investisseurs privés se reproduisent. Avec l'avènement du nouveau

¹¹⁴ LAVEDAN P., *Histoire de l'urbanisme. Antiquité, Moyen-Age*, Paris, Henri Laurens, 1926, p. 364.

¹¹⁵ NORONHA E., op. cit., p.88. Cité par J. Morais, op. Cité, p. 115.

¹¹⁶ « *Regulament Geral Provisório, para a execução da Carta de Lei de 9 de Maio de 1901* », sobre Concessões de Terrenos no Ultramar, aprovado por Decreto de 2 de Setembro de 1901. Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, Lisboa, pp. 1 - 69. Voir également le *Boletim Oficial de Moçambique*, n° 27, de 6 de Julho de 1901, pp. 185 – 189.

décret, l'attribution des terrains à l'Outre-mer obéit à un ensemble des règles spécifiques, instaurant un contrôle rigide, et plaçant le gouvernement de Lisbonne en haut de la pyramide de décisions pour toutes les concessions de terrains. De toute évidence, cette politique vise à sauvegarder les intérêts de l'Etat¹¹⁷ qui peut exproprier les terrains déclarés d'utilité publique sans qu'il y ait indemnisation, tout en motivant par ailleurs les investisseurs privés. Les attributions des terrains ne peuvent être effectués que sur les terrains appartenant à l'Etat, conformément à l'article 9 du dit *Règlement*, et l'article 10 établi également les cas où les terrains ne peuvent faire l'objet d'attribution, tels que les terrains qui font l'objet d'une servitude publique et qui se trouvent à proximité, les terrains indispensables à la servitude des indigènes, les îles, les cours d'eaux navigables et ses berges, la bande au long des côtes maritimes, les bandes de part et d'autre de chemin de fer, les fontaines à eaux minérales, les carrières....¹¹⁸ Si ce *règlement* annonce un Etat soucieux de l'avenir de villes d'outre-mer, il témoigne d'une évolution de la gestion du foncier.

Le règlement vise l'ensemble des provinces d'outre-mer, mais il appartient à chacune de celles-ci d'effectuer une classification des terrains, conformément l'article 29 (Chapitre V), afin de :

- « 1) Définir par unité le prix minimum qui doit servir de base aux adjudications;
- 2) Définir les compétences respectives du gouvernement et des autorités d'outre-mer quant aux adjudications;
- 3) Etablir les modalités du processus de concession;
- 4) Inventorier et évaluer le domaine de l'Etat. »¹¹⁹

Conformément à l'article 31, il appartient à la commission de terres de chacune des provinces, d'établir la classification faisant l'objet du chapitre VI dudit *règlement*. La commission

¹¹⁷ Les clauses des commissions en faveur de l'Etat établis par l'article 11 : « En toutes les concessions, n'importe laquelle l'aire accordée, l'autorité autroyante, le procès d'adjudication et la somme des avantages ou les charges inhérents, seront toujours entendu comme étant en faveur de l'Etat, l'absence d'une mention contraire, aux clauses suivantes: 1.ère Le droit d'exproprier, sans aucune indemnisation, les parcelles de terrains pour la construction des travaux reconnu d'utilité publique, routes, voies ferrés, ponts, viaducs, caniveaux, ports, docks, lignes télégraphiques, établissements sanitaires, travaux de défense militaire; ». « *Regulament Geral Provisório, para a execução da Carta de Lei de 9 de Maio de 1901* », sobre Concessões de Terrenos no Ultramar, aprovado por Decreto de 2 de Setembro de 1901. Op. Cit., p. 7.

¹¹⁸ « 1) Les constructions et les terrains adjacents à celles-ci, indispensable au service public; 2) Des terrains de servitudes communes des indigènes sur une aire autour de ses peuplements, qui sera déterminé par un règlement spécifique pour chaque province ou district autonome ; 3) Les îles et îlots formés dans les lis des eaux navigables et dans l'embouchure des rivières ; 4) Les terrains situés sur les marges des voies ferrées, déjà construits ou projetés, dans une bande non inférieure à 50 mètres de part et d'autre ; 5) Les terrains limitrophes à la côte maritime comme aux lacs, lagunes et aux eaux navigables, dans une zone continue de 80 mètres, au de-là du niveau maximale des eaux; 6) Les mines, carrières et fontaines des eaux minérales, dont la concession est régulée par législation spécifique ; 7) Des servitudes indispensables à l'utilisation de quelconques biens de l'Etat ; » « *Regulament Geral Provisório, para a execução da Carta de Lei de 9 de Maio de 1901* », sobre Concessões de Terrenos no Ultramar, aprovado por Decreto de 2 de Setembro de 1901. Op. Cit., pp. 6 et 7.

¹¹⁹ « *Regulament Geral Provisório, para a execução da Carta de Lei de 9 de Maio de 1901* », sobre Concessões de Terrenos no Ultramar, aprovado por Decreto de 2 de Setembro de 1901. Op. Cit., p. 11.

doit de son propre chef ou suite à une requête d'une partie, établir différentes classes de terrains, en fonction de leur situation, de leur productivité, de la facilité des communications, de la salubrité du climat, de la sécurité du milieu, des mœurs de la population, ainsi que d'autres circonstances pouvant influencer les valeurs.¹²⁰ Sont également définis les prix minimaux, la superficie maximum des concessions pouvant être accordées dans chaque province (50 000 hectares pour l'Angola, la même surface pour le Mozambique, à laquelle il faut ajouter 1 000 hectares pour Lourenço Marques)¹²¹, par bail emphytéotique. Les classes sont les suivantes : - terrains sur lesquels existent des constructions civiles ou militaires, et terrains annexes à ceux-ci, qui ne sont pas nécessaires aux services publics ; - terrains constructibles, à l'intérieur ou à la périphérie des zones de peuplement ; - terrains destinés des colonies agricoles ; - terrains cultivables ; - terrains incultes, pouvant faire l'objet d'une mise en valeur ; - terrains adaptés aux cultures spéciales, tels que le caoutchouc, le *gutta-percha* et l'opium, le tabac, le coton, les palmiers, les graines oléagineuses, les cultures pour les industries textiles, la teinturerie, la parfumerie et la médecine ; - les pâturages, et les ou forêts ; les terrains en friche, prêts pour une exploitation commerciale. Chacune de ces classes peuvent faire l'objet de subdivisions. L'approbation de la classification à retenir relève du gouverneur. Dans chaque district il appartient à la *commission de terres* l'élaboration d'un *Cadastr*, comportant un plan de ces terrains, leurs découpages, bornage, description et classification, et le prix minimum, par unité, dans chaque classe, pour les adjudications, conformément à l'article 34. Si la création d'une commission de terres ainsi que d'un cadastre traduit une volonté de renfoncer le rôle de l'Etat et d'améliorer la gestion foncière, elle est aussi révélatrice d'un système encore fragile. En effet, cette loi instaure un cadastre pour les seules terres appartenant à l'Etat (articles 29 et 36), et elle fait par ailleurs la distinction entre les droits des indigènes et des portugais (article 2). Cela conduit à surtout une meilleure connaissance sur le foncier qui lui revient. L'article 19 prévoit ainsi que tout individu ou société, qui a déjà obtenu une concession de terres et qui n'a pas mis en valeur ces dernières, ne pourra obtenir d'autre concession. La même disposition s'applique pour les personnes privées ou morales qui ont racheté des concessions.

L'ensemble de ces procédures correspond à une logique protectionniste : il faut éviter que des étrangers, puissent s'abriter derrière des législations étrangères pour échapper aux règles fixées par le gouvernement portugais. Les étrangers naturalisés, ainsi que ceux ayant résidence en territoire portugais pour plus de deux ans, sont également éligibles à l'acquisition de terrains par

¹²⁰ « *Regulament Geral Provisório, para a execução da Carta de Lei de 9 de Maio de 1901* », sobre Concessões de Terrenos no Ultramar, aprovado por Decreto de 2 de Setembro de 1901. Op. Cit., pp. 11 - 12.

¹²¹ Conformément à l'alinéa (a), du numéro 2.º, de l'article 17º, du dite Règlement. L'alinéa (d) établie que, aux provinces d'Angola et Mozambique les aires limites des terrains à accorder sont de 50 000 hectares, excepté pour le district de L.M. « *Regulament Geral Provisório, para a execução da Carta de Lei de 9 de Maio de 1901* », sobre Concessões de Terrenos no Ultramar, aprovado por Decreto de 2 de Setembro de 1901, op. Cit., p. 9.

bail emphytéotique, s'ils se déclarent soumis aux lois et tribunaux portugais, pour tout ce qui relève des droits inhérents aux terrains accordés (article 24). Ils doivent également élire domicile et ou prendre un représentant portugais pour recevoir les notifications lors de leurs absences du royaume. Les concessions seront *ipso facto* considérées sans effets ou annulées si les bénéficiaires évoquent des lois ou des juridictions non portugaises. Les sociétés portugaises légalement constituées en territoire portugais, ayant siégé sur ce territoire, peuvent accéder aux terrains. Ces sociétés (constituées ou à constituer) doivent être portugaises, ayant siège en territoire portugais, et ayant été légalement constitué selon les lois portugaises. Le gouvernement est compétent pour accorder gratuitement des terrains aux corporations administratives. Le gouvernement peut également accorder gratuitement à chaque mission catholique, un droit d'usage des terrains non cultivés, jusqu'à 1 000 hectares. L'Etat se réserve par ailleurs le droit de retirer la concession pour des motifs d'utilité publique, sans que le concessionnaire puisse prétendre à une indemnité (art. 28).

E- Les typologies bâties au début du 20^{ème} siècle

1- Les notions de type et de typologie : approche théorique

1.1- Définitions

Avant de nous pencher sur la typologie d'habitat instaurée sur L.M. il est important d'effectuer une approche théorique sur les principes de *type* ou *typologie* et sa genèse. Ces notions (type/typologie) sont par exemple introduites en France à la suite des études réalisées en Italie, et constituent un des principaux outils de l'analyse urbaine. Pour mener une telle approche nous nous sommes basés sur certaines ouvrages tels que *Analyse urbaine*¹²² (traité par Ph. Panerai et all.) et *Recherches sur la typologie et les types architecturaux* (traités par P. Pinon et all.).

La classification : selon le dictionnaire Le Robert il remonte au XV^{ème} l'apparition du mot, dont l'origine est du grec (*typos* : empreinte). Le *type*¹²³ se réfère initialement au caractère

¹²² Dans cet ouvrage, Panerai et all., reprennent quelques définitions mais sans vouloir clore le débat, et tout en respectant le sens des mots et l'usage effectué dans d'autres disciplines. Pour ce faire, ils reprennent des extraits d'un article paru dans la revue « *Les Cahiers de la recherche architecturale* », n° 4, Paris, 1979.

¹²³ Pour Ph. Panerai le *type* est un objet abstrait constitué par une analyse susceptible de rendre compte avec économie les principales propriétés d'une catégorie d'objets. PANERAI Ph., DEPAULE J-C., DEMORGON M. et VEYRENCHÉ M., *Eléments d'analyse urbaine*, A.A.M. Editions, Bruxelles, 1980, cit. par par BONILLO J-L., « *Les types dans l'Atlas des formes urbaines de Marseille* », In : CROISE J-C., FREY J-P. et PINON P., « *Recherches sur la typologie et les types architecturaux* », Paris, l'Harmattan, 1991, p. 263. Et pour C. Devillers le *type* est une structure de correspondance d'un espace construit ou projeté et les *valeurs différentiels* que lui attribue le groupe social auquel il est destiné. Devillers C.,

d'imprimerie, le caractère typographique en plomb qui venait d'être créé. Ainsi, le *type* n'est pas l'objet ou la figure à imiter mais le moyen de la production, le modèle qui se confond avec le moule ou module. Son usage est par ailleurs perçu comme un concept qui annonce l'essence d'un ensemble d'objets ou des personnes au cours d'une période de développement des sciences de l'observation, issue des travaux de Buffon et de Carl Linné¹²⁴. Les ouvrages de ces derniers proposent pour la première fois une classification systématique des plantes et des animaux à partir de leurs nature et des leurs reproductions. L'idée de classement porte sur la minéralogie, botanique, zoologie... Le naturaliste décrit le végétal ou l'animale en tant qu'une espèce et présente les caractéristiques. L'objet exemplaire conduit à constater avec économie une population vaste, et (l'opération abstraite) la typologie efface les particularités des objets pour prendre en considération les traits généraux qui conduisent à la taxinomie. Au-delà du classement il est privilégié une vision universaliste et une articulation de l'ensemble du domaine. Des plantes et des animaux en espèces sont classés à différents niveaux, et constituent différentes variations dans un genre ou famille, qui sont regroupés en ordres qui conduisent la formation des classes. Cet *arrière-plan* est à retenir lors d'une approche sur la notion de type appliquée à l'architecture.

La tentative de définition de ce mot est effectuée par Quatremère de Quincy¹²⁵, et son

« *Typologie architecturale et morphologie urbaine* », in : *Architecture d'aujourd'hui*, n° 174, 1974, cit. par BONILLO J-L., op. cit. p. 263.

L'approche des *types* à travers l'*Atlas des formes urbaines de Marseille*, porte sur deux notions :

- i) Les *types* sont seulement des éléments d'une construction, d'un savoir global sur un espace urbain, et il existent trois niveaux d'analyse (types, ville et projet urbain) qui annonce une volonté d'approche synthétique et monographique sur une grande ville, le centre et les périphéries. Cf. note sur l'activité du lab. I.N.A.M.A., sur l'atlas des formes urbaines de Marseille, in : *Atlas de Marseille, formes urbaines*, vol. 1 : *Les types*, D.A.U./B.R.A./I.N.A.M.A., 1988, cit. par BONILLO J-L., op. cit. p. 263.
- ii) Le travail de la typologie n'évolue pas *in abstracto*, de façon *formelle*. Une attention particulière est attribuée aux contextes d'émergence et de diffusion de ces formes urbaines typiques. L'analyse n'est pas structurée par un cadre méthodologique unique et rigoureux, d'un type à l'autre, mais en partant d'un thème et d'un problème, une spécificité du type qui associe un trait spatiale à une fonction socioéconomique. BONILLO J-L., op. cit. p. 263 et 264.

¹²⁴ LINNE C., 1735, *Systema naturae*, et 1739, *Classes Plantarum*, est différent des botanistes de l'Antiquité et de la Renaissance. Ces derniers classent les plantes selon leurs usages (médical, aromatique, ornemental,...). Il présente les travaux des Jussieu (*Genera Plantarum*, 1789) en botanique, ainsi que les classifications zoologiques de Cuvier et de Blainville de 1812.

¹²⁵ Selon P. Pinon, les définitions de Quatremère de Quincy nous aident à éclaircir sur le « type » : « *En tout pays, l'art de bâtir régulier est né d'un germe préexistant. Il faut un antécédent à tout ; rien, en aucun genre, ne vient de rien ; et cela ne peut pas ne point s'appliquer à toutes les inventions des hommes. Aussi voyons-nous que toutes, en dépit des changements postérieurs, ont conservé toujours visible, toujours sensible au sentiment et à la raison, leur principe élémentaire. C'est comme une sorte de noyau autour duquel se sont agrégés, et autour duquel se sont coordonnés par la suite les développements et les variations de formes dont l'objet étoit susceptible. Ainsi nous sont parvenus milles choses en tout genre ; et une des principales occupations de la science et de la philosophie, pour en saisir les raisons, est d'en rechercher l'origine et la cause primitive. Voilà ce qu'il faut appeler type en architecture, comme dans toute autre partie des inventions et des institutions humaines.*

Il y a, pour remonter au principe originaire et au type de la formation de l'architecture en divers pays, plus d'une route qui y conduit. Les principales seront dans la nature de chaque région, dans les notions historiques et dans les monuments mêmes de l'art développé ». Quatremère de Quincy, *Dictionnaire historique de l'architecture*, Paris, 1832.

Quant au « Modèle » il considère que : « *Le modèle, entendu dans l'exécution pratique de l'art, est un objet qu'on doit répéter tel qu'il est, le type est, au contraire, un objet d'après lequel chacun peut concevoir des ouvrages qui ne se ressembleraient pas entre eux. Tout est précis et donné dans le modèle ; tout est plus ou moins vague dans le type* ». Quatremère de Quincy, *Dictionnaire historique de l'architecture*, Paris, 1832. Cité par P. Pinon, *La typologie entre pratique de la connaissance et théorie du projet*, In : CROISE J-C., FREY J-P. et PINON P., « *Recherches sur la typologie et les types architecturaux* », Paris, l'Harmattan, 1991, p. 55.

classement par J. Durand. Mais les approches sur la typologie sont réalisées à une échelle scientifique lors de la première révolution industrielle et dans les encyclopédies. Par ailleurs, pour A. Vilder¹²⁶ il est naturel que l'architecture ait empruntée ces outils aux sciences sociales. Pour C. Aymonino, il s'agit d'une typologie indépendante qui vise à effectuer le classement des phénomènes artistiques qui conduisent à l'élaboration d'une méthode critique d'analyse¹²⁷. Une réduction des formalisations des édifices par R. Wittkower¹²⁸, à plans centrés de la Renaissance, des villas de Palladio, à des *schémas de base*, et par ailleurs la constatation par P. Frankl¹²⁹ des dessins d'une planche de croquis de L. de Vinci présenté comme une suite de variations sur un même schéma. Ceux-ci les conduisent à inférer que « *la création des formes spatiales devient une sorte de combinaison scientifique* ». La rupture de l'histoire de l'art traditionnelle découle de l'idée de l'analyse des éléments, d'opérations, de croissance au niveau de l'architecture.

Cette façon de percevoir la typologie cherche à traverser la logique de projet et clarifier les mécanismes de la conception. Cela permet une analyse comparative avec d'autres pensées.¹³⁰

1.2- Typologie analytique ou générative

J. Durant propose une typologie qui conduit à saisir une articulation entre analyse et projet, lors de l'introduction dans l'architecture des signes de rupture à cause de la révolution industrielle.

La *typologie analytique* porte sur les propriétés géométriques des plans, met en parallèle les opérations qui les sous-tendent et présente les schémas de base qui les organisent.

L'exemple ci-après constitue un type opératoire présenté par J. Durant. La proximité des différents dessins annonce la clé des différentes manipulations possibles. Et à travers quelques modifications, la façade de la maison à droite peut être transposée sur le plan de celle de gauche, ou encore de celle du centre.

¹²⁶ VILDER A., « *La troisième typologie* », In : CULOT M., KRIER L., *Architecture rationnelle*, Bruxelles, Archives d'Architecture moderne, 1978, cit. par Ph. Panerai, op. cité, p. 106.

¹²⁷ AYMONINO C., BRUSSATI M., FABBRI G., LENS M., LOVERO P., LUCIANETTI, ROSSI A., *La città di Padova, saggio di analisi urbana*, Roma, Officina, 1966, cit. par Ph. Panerai, op. cité, p. 106.

¹²⁸ WITTKOWER R., *Les principes de l'architecture à la Renaissance* [1949, 1960], Paris, éd. de la Passion, 1966, cit. par Ph. Panerai, op. cité, p. 106.

¹²⁹ FRANKL P., *Die Entwicklungsphasen der Neueren Baukunst*, Stuttgart, 1914 (*Principles of Architectural History*, Cambridge, MIT Press, 1968), cit. par Ph. Panerai, op. cité, p. 106.

¹³⁰ PANERAI Ph. et all., op. cité, pp. 105 et 106.

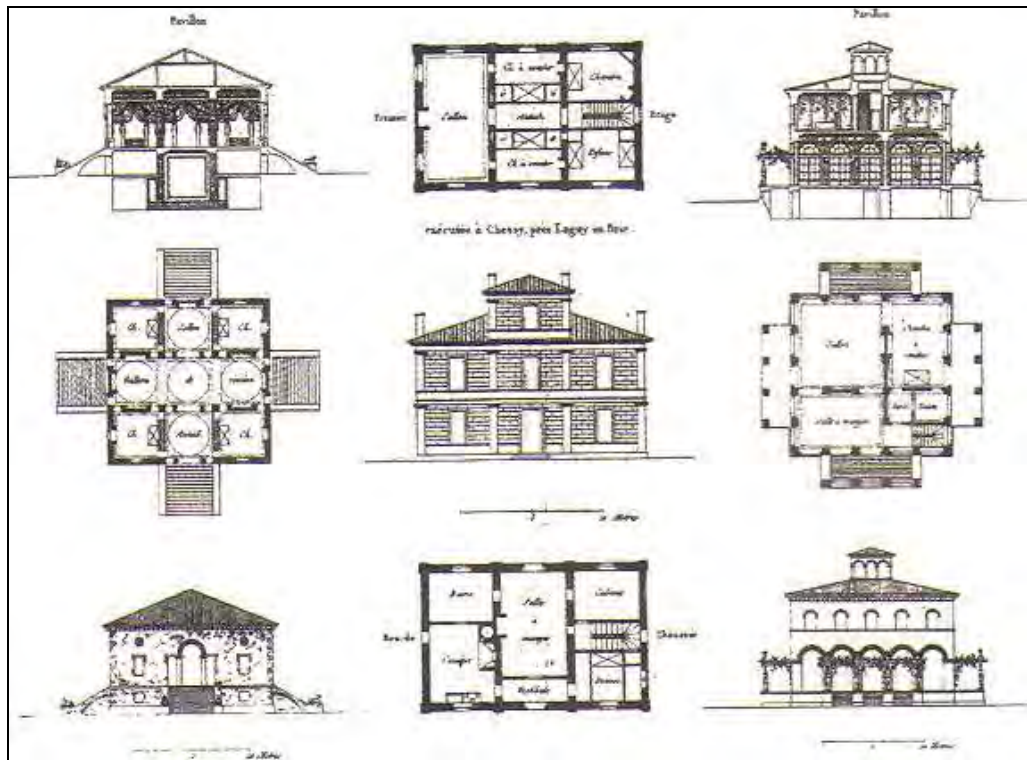


Fig. IV.34: **Le type opératoire de J. Durand.** Source: Ph. Panerai et all, op.cit. p. 107.

A partir de différentes idées générales d'où sont issues des idées particulières la méthode fiable de J. Durant constitue le début d'une *typologie générative* qui, à travers les différentes variations conduit à la réalisation d'un ensemble de variétés accordées aux habitudes, aux usages, aux matériaux...

Une maison bourgeoise ou immeuble de rapport, une cathédrale gothique, une ville romaine une mosquée ottomane,... constituent des *types consacrés*, qui comprennent non seulement une architecture savante et monumentale issue de l'intervention de spécialistes, mais aussi la construction banale.

L'analyse typologique nous conduits à retrouver ces différentes types, et nous offre une articulation logique, c'est-à-dire une typologie. Ainsi, au lieu de concevoir des objets isolés elle considère un ensemble et fait de sorte que l'élaboration du domaine bâti soit assise sur une structure profonde.¹³¹

¹³¹ PANERAI Ph. et all., op. cité, pp. 106 et 109.

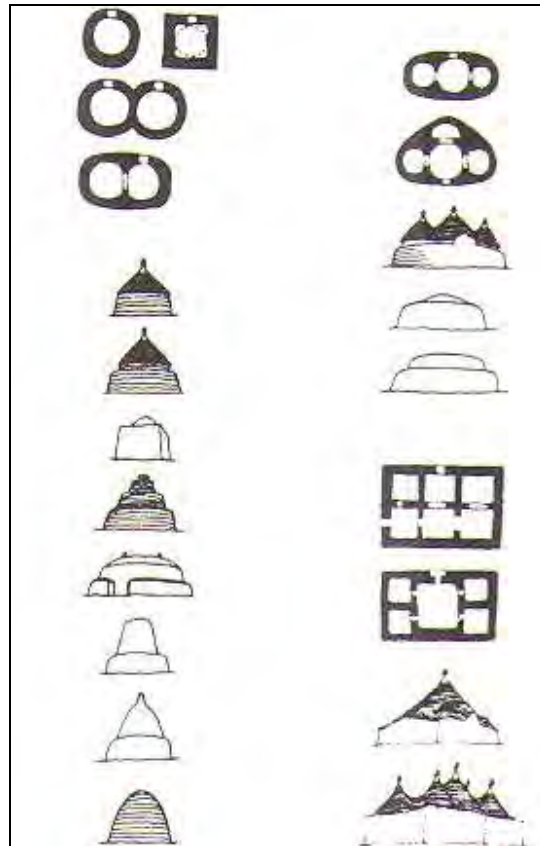


Fig. IV.35: Unités d'espace : les trulli ; classification sommaire des caselle et des trulli, proposée par G. Simoncini. Source: CASTEX J. et PANERAI Ph., « Fiche d'analyses architecturales », 1969 – 1970, cité par Ph. Panerai et all., op.cit. p. 110.

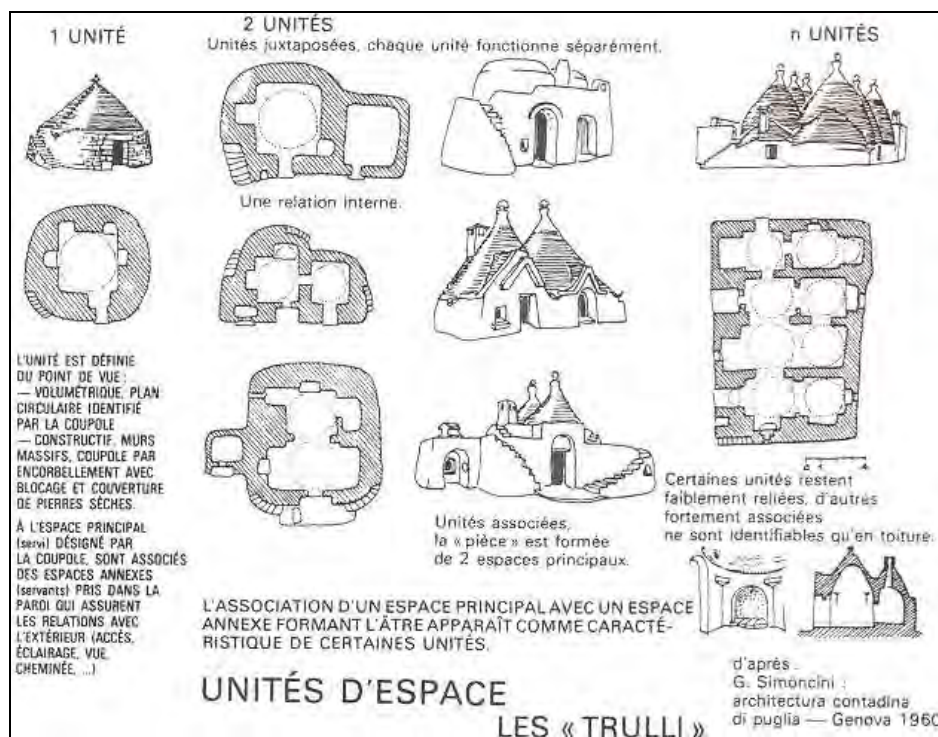


Fig. IV.36: Unités d'espace : les trulli ; essai d'interprétation sur les relations spatiales. Source: Ph. Panerai et all., op.cit. p. 110.

1.3- Méthodologie pour l'analyse de la typologie

L'interprétation d'un objet relève de sa connaissance préalable et précise, selon considèrent les recherches de Muratori ou d'Aymonino¹³². Il est essentiel de réaliser un travail préliminaire qui vise d'élaborer les *types*. Selon le dictionnaire Robert de langue française, un *type* constitue l'ensemble de caractères ordonnés en un tout, constituant un instrument de connaissance par *abstraction rationnelle*, et conduit à une identification de catégorie d'objets ou de faits. Ainsi, un *type* est un objet abstrait élaboré à travers l'analyse de l'ensemble des principales propriétés d'une catégorie d'objets réels. Dans une même ville, un ensemble d'objets très différents peut faire l'objet d'une analyse typologique. La variation sur le type d'un objet concret peut être mesurée, et également l'éventuel croisement des deux types, après l'ordonnement de l'ensemble, ainsi que comprendre la logique des variations, les principes de passage d'un type à l'autre, en somme faire une typologie. Ci-après, des types et codification des façades et les variations sur le même type.¹³³

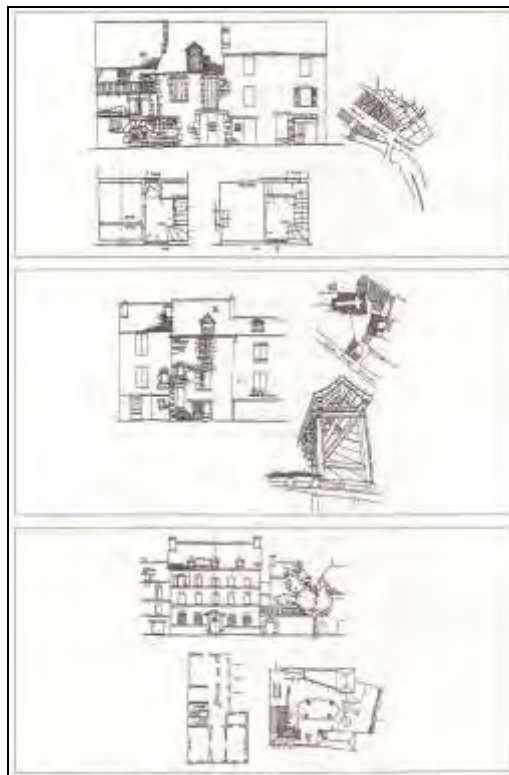


Fig. IV.37: **Types et codifications des façades.** Ces maisons annoncent les conditions de production artisanale, la ressemblance des mœurs et des références au sein de la société rurale de l'époque, et l'identité des localisations. Maison vigneron (1^{ère}), maisons de cultivateurs/artisans (2^{ème}), et maison du notable (3^{ème}), installée sur une parcelle plus vaste et au-delà de l'enceinte, ayant une façade ordonnancée et balustrade de la terrasse. Source: Ph. Panerai et all., op.cit. p. 121.

¹³² C. Aymonino en citant Claude Lévi-Strauss affirme que « *Nous disons qu'il est impossible de discuter d'un objet et de reconstruire l'histoire de ses origines sans savoir d'abord ce qu'il est, [...] sans avoir épuisé l'inventaire de ses déterminations internes* ». *La città de Padova*, op. cit., par Panerai et all., p. 120.

¹³³ Panerai et all., op.cit. pp. 120 et 122.

Une analyse sur la typologie peut être réalisée à différents niveaux, et son aboutissement doit faire ressortir leur articulation, tels que la logique de l'influence d'un niveau sur l'autre, la pertinence des traits caractéristiques d'un niveau par rapport à l'autre... Mais, il ne s'agit de d'établir des règles absolues, ni d'établir toutes les typologies, mais de pourvoir des orientations générales pour les différents niveaux, et clairement définis et que conduit à une pratique concrète de l'analyse, portant sur la *définition du corpus* (choix des niveaux et définition de la zone d'étude), le *classement préalable* (inventaire, observation minutieuse des objets, mise en évidence des propriétés...), l'*élaboration des types* (réalisation par abstraction rationnelle, explication des propriétés des objets, rassembler les propriétés communes des objets de chaque famille pour en définir le type) et la *typologie* (le type prend sens quand replacé dans un contexte global ; L'explication sur la déduction ou croisements de certains types, l'addition ou changements, la déformation des types, et les limites des variations sans altération du type...).

Une typologie très élaborée fait ressortir des variations sur chaque type, les équivalences et hiérarchies structurant la forme urbaine. Le rassemblement de différentes parcelles de petite taille disposées en rangée s'articule comme une énorme parcelle.

Une typologie permet d'appréhender l'architecture présente à l'intérieur d'un tissu. La localisation et la culture déterminent les types bâtis, une détermination qui n'est pas un déterminisme, il s'agit d'un certain lieu et d'une époque exact où des différentes solutions sont envisageables, c'est dans cette ouverture qui s'insère l'évolution du projet.¹³⁴

¹³⁴ Panerai et all., op.cit. pp. 122 - 132.

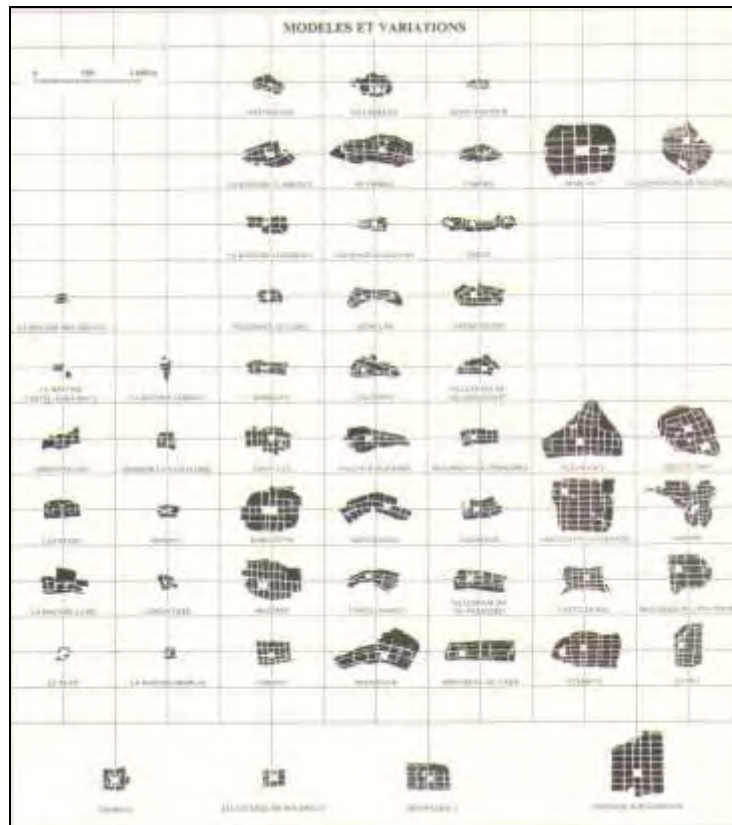


Fig. IV.38: **Modèles et variations.** Source: DIVORNE F., GENDRE B., LAVERGNE B. et PANERAI P., *Essai sur la régularité. Les bastides d'Aquitaine, du Bas-Languedoc et du Béarn*, Bruxelles, 1995, éditions AAM, p. 40.

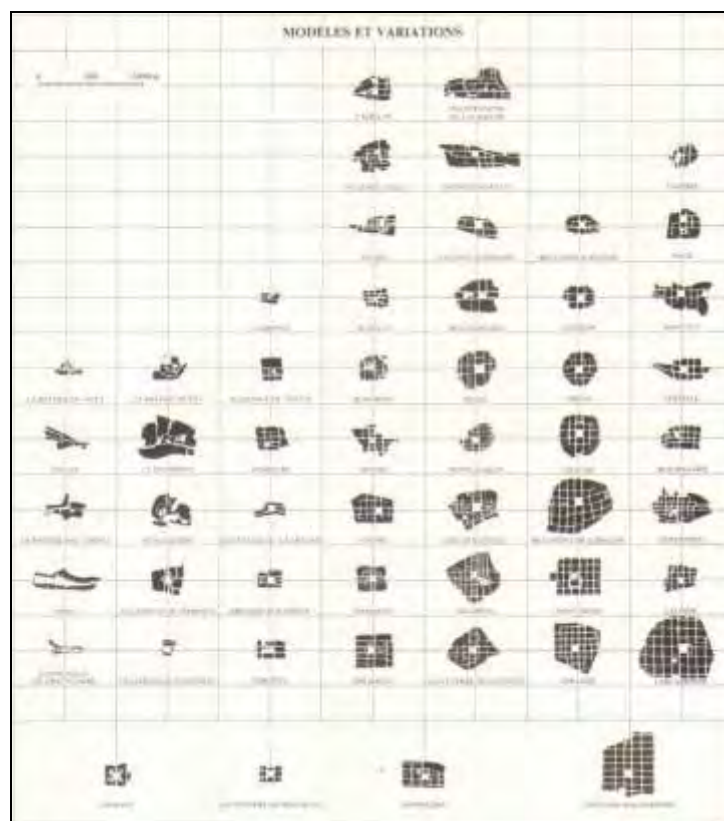


Fig. IV.39: **Modèles et variations.** Source: DIVORNE F., et al., op. cit., p. 40.

2- Un essai d'analyse typologique appliquée à Lourenço Marques

Les typologies des demeures urbains à L.M. n'ont pas fait l'objet d'une mise au point par des chercheurs, ou d'une classification qui soit complètement théorisée. Une typologie bien analysée est révélatrice extraordinaire des idéologies sous-jacentes. Et dans un système formel codifié tels que celui de l'architecture, il s'avère évident le besoin d'une identification des familles d'édifices ainsi que de leurs localisation géographique et historiquement...¹³⁵

Une l'observation sur l'ensemble des demeures installées dans la ville de L.M. nous conduit à distinguer quelques espèces différentes la plupart reproduites sur des variantes individuelles qui l'on peut considérer initialement comme secondaires. Mais la construction d'une typologie n'est pas seulement le résultat d'une analyse abstraite structuré ultérieurement par un historien, mais aussi l'achèvement d'une démarche qui est amorcée depuis les prémisses de l'étude.¹³⁶ La typologie s'attache à identifier la présence de classes d'unités bâtis dans une perspective historique, et ce bâti découle de systèmes économiques et culturels issus des savoirs des pratiques et d'usage¹³⁷.

Sur les exemples que sont présentés ci-après, en particulier à travers des documents iconographiques (pour la plupart issus de l'*Arquivo Histórico de Moçambique*) l'on est amené à une prudence quant aux limites à imposer aux critères permettant de classer des édifices si différents dans un même ensemble dès lors considéré comme un type. Par ailleurs, les pratiques d'usages des lieux peuvent s'avérer être une référence à privilégier dans l'identification du type, bien que dans quelques cas elles restent implicite. De plus, un certain nombre de caractères perçu comme exogène, extérieurs aux pratiques d'usages des lieux, sont imposés par un nouvel ordre urbanistique. Ces sont les cas des habitations exotiques et sous influence d'une intervention urbanistique de type coloniale. L'iconographie nous permet de calibrer, encadrer, dimensionner les édifices... L'intervention d'une urbanistique pour déterminer les types se présente comme une médiation, et nous faisons l'hypothèse qu'elle est peu ou prou présent à L.M., à des différents

¹³⁵ LOYER F., *Paris XIXe siècle l'immeuble et la rue*, Paris, Hazan, 1987, p. 13, cit. par TOULIER B., « Règles et constructions d'une typologie de la demeure urbaine ». Bilan des travaux menés par le service de l'Inventaire, in : CROISE J-C., FREY J-P. et PINON P., « Recherches sur la typologie et les types architecturaux », Paris, l'Harmattan, 1991, p. 28.

¹³⁶ DEVILLERS C., « Typologie de l'habitat et morphologie urbaine » in : *Architecture d'aujourd'hui*, n° 174, 1974 ; PANERAI Ph., CASTEX J., et DEPAULE J-C., *Formes urbaines : de l'îlot à la barre*, Paris, Dunod ; PANERAI Ph., « Typologies », in : *Les Cahiers de la recherche architecturales*, n° 5, 1979 ; CASTEX J., CELESTE P., PANERAI Ph., *Lecture d'une ville : Versailles*, Paris, Moniteur, 1979, cit. par TOULIER B., « Règles et constructions d'une typologie de la demeure urbaine ». Bilan des travaux menés par le service de l'Inventaire, in : CROISE J-C., FREY J-P. et PINON P., « Recherches sur la typologie et les types architecturaux », Paris, l'Harmattan, 1991, p. 28.

¹³⁷ MARRETO P., *La casa veneziana nella storia della città dalle origini all' ottocento*, Venise, Marsilio, 1986, p. 541. Voir particulièrement l'appendice méthodologique sur la typologie. Cit. par TOULIER B., op. cit. p.28 et 29.

degrés et modalités.¹³⁸

L'on peut ainsi affirmer que la typologie présente à L.M. est une *typologie spontanée*¹³⁹, car elle postule de façon explicite l'existence objective de systèmes distincts. La réalité présente (architecturale, physique, sociale...) est une réalité structurée (matériellement...). Cette architecture annonce une typologie savante, proposé par les architectes de l'époque, et que fonctionne sur une *modélisation architecturale*.¹⁴⁰










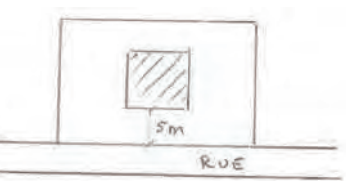
Je propose ci-après un classement typologique, il ne se veut pas exhaustive et il est représentatif des différents modèles architecturaux présents à Lourenço Marques pour la période à l'œuvre.

¹³⁸ Pour cette approche nous nous sommes inspirés sur l'article de FREY J-P., « *Types d'habitat et pratiques de l'espace* », Rapports des ateliers 2 et 5, in : CROISE J-C., FREY J-P. et PINON P., « *Recherches sur la typologie et les types architecturaux* », Paris, l'Harmattan, 1991, p. 48.

¹³⁹ Selon Claude Lévi-Strauss dans la Pensée Sauvage, ces systèmes culturels qui conduit à décoder le contenu à travers des faits de langage des sociétés analysées et que suggère une pertinence de découpage du réel, appelle *dénomination différentielle*. Les typologies spontanées sont informées des visées opérationnelles, pratiques et légitimes, tels que celle permet de classer les champignons en comestibles et non comestibles. La démarche inhérente à ces classifications indigènes a un intérêt pratique et une plus vaste pertinence objective, au niveau de l'organisation du monde ainsi que de sa présentation. La démarche scientifique a d'autres visées et tend à resubdiviser ou reclasser de façon différente ces catégories d'objets que le sens commun lui attribue un découpage constitué. FREY J-P., op. cit. p. 51.

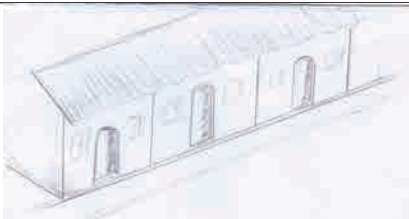
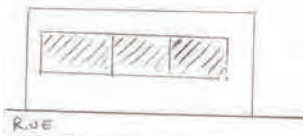

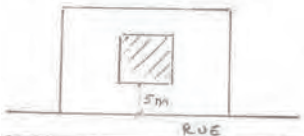


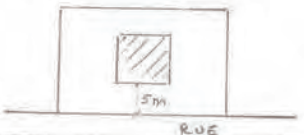





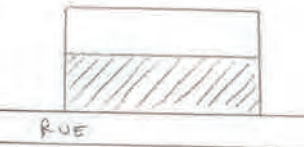
¹⁴⁰ Dans la mesure où les architectes, intellectuels,... visent de rationaliser les objets de leur pratique professionnelle ils réalisent des typologies si diverses à partir d'une série d'édifices qu'ils réalisent en fonction de certaines variations, tels que le nombre de pièces de logements à bâtir. FREY J-P., *ibid.*

Fig. IV.18: TYPOLOGIE DES CONSTRUCTIONS A LOURENÇO MARQUES

Fonctions ou usages	Type	Photo et/ou dessin	Type de matériaux	Implantation au sol
Habitation	1ère variante Type «barracão» (maisonnette) En R/C et au plancher rehaussé	 	Bois	 Les maisons sont implantées en l'alignement entre elles, et à l'alignement par rapport la voie, et je fais l'hypothèse qu'il n'y avait pas d'îlots prédéfinis.
	2ème variante Type «barracão» (maisonnette) En R/C et au plancher rehaussé	 	Bois et zinc	 Les maisons sont implantées en alignement entre elles, et à l'alignement par rapport la voie, et je fais l'hypothèse qu'il n'y avait pas d'îlots prédéfinis.
	Maison d'habitation pauvre En rez-de-chaussée et sur un socle surélevé	  	Bois et zinc	 Les maisons sont implantées dans des îlots carré ou rectangulaire. L'implantation des maisons sont en retrait par rapport la rue sur laquelle elles donnent.


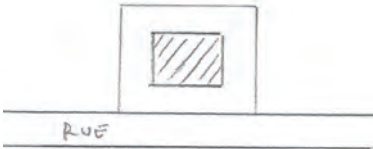

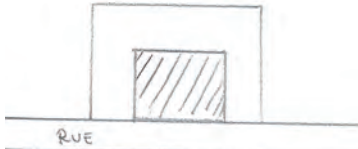

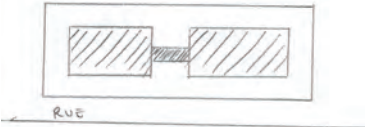

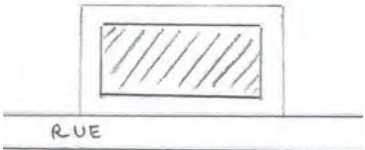


Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

Fig. IV.19: TYPOLOGIE DES CONSTRUCTIONS A LOURENÇO MARQUES

Fonctions ou usages	Type	Photo et/ou dessin	Type de matériaux	Implantation au sol
Habitation	Maisons jumellées ou en rangées sur parcours mère (en redoublement successif). Répandu à la fin du XIXe siècle.	 (Casa a schieras ou maisons mitoyennes)	?	 En continuité, et en retrait par rapport à la rue.
	Type chalet. Influence étrangère. Habitation de riches, répandue à la fin du XXe siècle.	 Possède un balcon et les fenetres sont en guillotine.	Bois et zinc	 Détachée et en retrait.
	Petit palais (Palace colonial), caractérisé par le volume des formes. R/C + 1er et 2e étages.	 	Modèle en fer	 Détachée et en retrait, au milieu de la parcelle.
Activités	Commerce Marché Central (1901/3)	 	Bois, zinc, brique en terre cuite.	 L'édifice est implanté en retrait par rapport à la rue.
	Magasin	 		 A l'alignement par rapport à la rue, et en continuité.




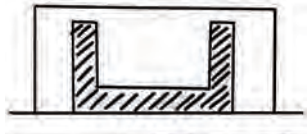

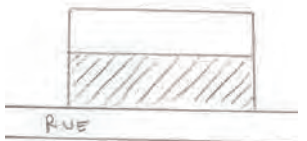

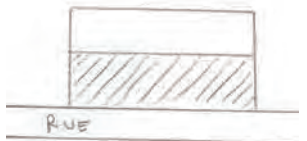


Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

Fig. IV.20: TYPOLOGIE DES CONSTRUCTIONS A LOURENÇO MARQUES

Fonctions ou usages	Type	Photo et/ou dessin	Type de matériaux	Implantation au sol
Activités	(Kiosque), Bar et restaurant.		Bois et zinc.	 <p>L'édifice est implanté sur un îlot carré, et en retrait par rapport à la voie.</p>
	Restaurant.		Bois, brique et tuile.	 <p>L'édifice est implanté à l'alignement par rapport à la voie.</p>
	Edifice pour commerces et pour des bureaux		Couverture en bois et zinc, et les murs en maçonnerie.	 <p>Les édifices sont implantés en retrait par rapport à la voie.</p>
Equipement public	Hôpital 1ère variante		Couverture en tuile, et les murs en brique et en pierre et maçonnerie.	 <p>L'édifice est implanté à l'alignement par rapport à la voie.</p>
	Hôpital 2ème variante		Couverture en tuile, et les murs en brique et en pierre et maçonnerie.	 <p>L'édifice est implanté en raitrait par rapport à la voie.</p>

Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

Fig. IV.21: TYPOLOGIE DES CONSTRUCTIONS A LOURENÇO MARQUES

Fonctions ou usages	Type	Photo et/ou dessin	Type de matériaux	Implantation au sol
Équipement public	Gare ferroviaire 1ère variante		En bois et zinc.	 <p>L'édifice est implanté en retrait par rapport à la voie.</p>
	Gare ferroviaire 2ème variante		Couverture en zinc et en cuivre, et en brique	 <p>L'édifice est implanté à l'alignement par rapport à la voie.</p>
	Banque		En bois, brique et fer.	 <p>L'édifice est implanté à l'alignement par rapport à la rue, et en limite de parcelle de part et d'autre.</p>
	Capitania Buildings (Bureau de la capitainerie du port)		En bois, brique et fer.	 <p>A l'alignement par rapport à la rue, et en limite de parcelle de part et d'autre.</p>
	Tribunal Civil Administratif		En bois, brique et fer fondu.	 <p>L'édifice est implanté en retrait par rapport à la voie.</p>

Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

CONCLUSION DE LA IV^{ème} PARTIE

Le développement économique est au cœur de la dynamique créée à Lourenço Marques, et c'est par l'investissement au niveau des voies de communication que l'action politique facilite cet élan. L'autorité publique s'engage dans le développement des communications (routes, chemins de fer en particulier) ainsi que au niveau des infrastructures et équipements portuaires. Ces développements, pour l'essentiel issus des activités portuaires, incitent l'autorité à privilégier une action politique compatible avec un statut de ville, et un plan est alors instauré pour conformer cette urbanisation encore rurale avec la nouvelle catégorie de ville. Le concours des ingénieurs militaires détachés de Lisbonne, d'Araujo et J. J. Machado en particulier, permet d'instaurer une première extension continue de la ville, à travers un plan à maille orthogonale (avec un complément aux *Posturas Municipais*) qui grimpe sur la colline, et permet surtout un premier desserrement du périmètre qui reste confiné à une ligne de défense. De plus, ces initiatives de l'autorité publique se heurtent à certaines difficultés, puisque l'approbation du plan vient en aval des concessions de terrains effectuées à des investisseurs privés, comme les concessions Allen Wack, Oscar Sommerschild, *The Easterns & South African Telegraph Company Ltd.* qui empêchent l'extension de la ville vers le sud-est. Il faut attendre plusieurs années pour que la Ville parvienne à s'imposer aux différents acteurs. Par ailleurs, ces investisseurs sont parmi d'autres, à l'origine de l'importation de la diversité de modèles architecturaux présents à Lourenço Marques.

La chute de l'Empire de Gaza permet de lever définitivement toutes les barrières défensives, et une deuxième extension de la ville est engagée. Les plans élaborés parviennent en effet à influencer la production de l'espace et la fabrique de la ville, et les transformations de la ville suivent, je l'ai démontré, les plans mis à l'étude. Le développement de l'arrière-pays continue d'assurer la dynamique du pôle ferro-portuaire de Lourenço Marques et en particulier un développement économique soutenu qui dépasse celui de l'Ilha de Moçambique. Dans ce contexte de développement du commerce et des services et de croissance de la population Lourenço Marques peut alors prétendre un statut de capitale de province, et l'action politique l'homologue (en 1894-7), pendant que Lisbonne effectue, de surcroît, une réorganisation de l'administration coloniale. Le nouveau statut de ville impose une nouvelle organisation administrative, et de nouveaux cadres pour l'administration se précipitent à Lourenço Marques pour remplir les nouvelles fonctions, mais aussi tout le personnel nécessaire aux différentes professions des activités économiques de la ville. Ainsi, la ville a besoin de beaucoup plus d'espace, et doit continuer de s'étendre. La revalorisation des voies structurantes et la définition d'un 3^{ème} périmètre de la ville sont effectuées, aussi que l'adoption de nouvelles normes d'urbanisme, et comprend également le faubourg de la Ponta Vermelha, le Polana. Ces évolutions lui procurent les

caractéristiques d'une ville consolidée, la ville coloniale constituée.

La ville de Lourenço Marques, dans son nouveau rôle de capitale provinciale, et dans le cadre du développement du commerce et des services, et de croissance de la population, comment va-t-elle continuer de maîtriser les nouvelles extensions nécessaires pour recevoir de nouveaux citadins ? Va-t-elle continuer d'instaurer des fragments de plans d'extension ou alors va-t-elle privilégier une réflexion d'ensemble pour instaurer un plan global pour la ville ? Les nouveaux documents d'urbanisme vont-ils avoir une influence sur l'évolution et les transformations des espaces et des formes urbaines de Lourenço Marques ? Quel processus d'action politique la Câmara Municipal de la Ville va-t-elle privilégier ? Les réponses à ces questions sont l'objet du chapitre suivant.

V^{ème} PARTIE

LOURENÇO MARQUES

LA VILLE PLANIFIÉE

REALISATIONS ET ÉCHECS

(1936 - 1960)



Fig. V.1: Edifício « *O Leão que ri* » (Le lion que rit).

Introduction

Dans un contexte d'affirmation de son rôle de capitale provinciale, de développement du commerce et des services et de croissance de la population, le président de la Câmara Municipal de la Ville de Lourenço Marques cherche à instaurer un plan d'urbanisme, pour parvenir à maîtriser les extensions nécessaires à l'accueil de nouveaux habitants. L'action de la Ville rencontre les initiatives d'un Etat central totalitaire, qui prévoit d'instaurer, sur le plan législatif et administratif, de nouveaux instruments d'urbanisme, à même de mieux maîtriser le territoire du Portugal continental, ainsi que d'encadrer le développement des Provinces d'Outre-mer. Pour ce faire, l'Etat fait appel à des urbanistes qui s'identifient avec le régime en place, comme l'architecte J. Aguiar, qui est également intégré dans un réseau européen d'échange de savoir-faire entre des urbanistes (au premier rang desquels Donat-Alfred Agache), qui font la transition entre l'urbanisme culturaliste et historiciste du début du XX^{ème} siècle et l'urbanisme moderne. A travers le plan Aguiar (*Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques*, approuvé en 1955), Lourenço Marques a pour la première fois un plan global pour l'ensemble de la ville. Les grandes orientations de ce document sont partiellement prises en considération dans une série d'interventions, qui concernent principalement les voies (radioconcentriques qui desservent les quartiers satellites, dont le quartier indigène) et les espaces publics.

Dans cette V^{ème} Partie, je retrace l'histoire urbaine de Lourenço Marques pendant trois décennies, depuis l'orée des années 1930, au cours desquelles il est l'occasion d'analyser les différentes étapes de construction de la ville. Les éléments tels que la politique du régime en place, le développement économique et la planification des villes sont ici mis en exergue. Il s'agit de mettre en relief le lien étroit qui existe entre développement économique, action politique et formes urbaines présentes dans la ville et en tirer les spécificités de cette ville de Lourenço Marques, qui devient un terrain d'expérimentation des urbanistes portugais qui bénéficient des débats théoriques et pratiques d'un réseau européen de circulation de savoir-faire. Comment fabrique-t-on la ville à Lourenço Marques ? Quelle politique de la ville est-il privilégié ? Quelle est la spécificité de cette ville de Lourenço Marques ? Qu'elles effets - à travers les différentes interventions - les plans ont-ils sur la structuration de la ville ? Le document d'urbanisme instauré aura-il déterminé l'évolution et le visage de la ville ? Il s'avérera évident qu'au cours de ces trois décennies le plan de la ville aura façonné peu ou prou le visage de la ville.

A. Le décollage de la ville

La période allant de l'orée des années 1936 et la fin des années 1960 est pour Lourenço Marques une période d'épanouissement. Si l'essor économique démarre par le secteur tertiaire, ancré sur son port maritime, le décollage du secteur primaire de l'arrière-pays, puis du secteur secondaire témoigne d'un climat favorable à l'investissement. Le développement est aussi lié à une série d'investissements, pour l'essentiel privés, en matière d'infrastructures. Enfin, la diversification de l'économie permet à Lourenço Marques de s'affirmer en tant que ville tertiaire, et de consolider son rôle de capitale de Province d'Outre-mer. Mais, en amont de ces événements, l'enchaînement des politiques émanant de Lisbonne est au cœur des contours pris par les formes de la ville. Les restrictions d'accès des indigènes à la ville et à certaines professions n'empêchent pas le gonflement démographique, ce qui conduit la Ville à prévoir une action politique pour composer avec ces éléments.

1. Une diversification économique de la ville

Lourenço Marques reste une urbe *sui generis*, tout au long de la période comprise entre 1925 et 1975. Ville capitale du Mozambique, elle est un pôle de développement plutôt qu'un simple pôle d'attraction. C'est en effet, l'un des centres urbains de l'Afrique qui, grâce à une accumulation de fonctions, réunit les conditions pour devenir une grande ville. Elle bénéficie d'une situation privilégiée du fait qu'elle possède tout à la fois les caractéristiques de capitale politico-administrative, de comptoir commercial, de centre industriel, de pôle touristique, de port maritime, jouissant des conditions naturelles exceptionnelles, et enfin de point d'ancrage pour un nombre des voies de communication de l'hinterland¹.

1.1. Le développement agricole de l'arrière-pays

L'intérieur connaît un développement agraire, non seulement pour l'exportation (bananes, agrumes, sucre, cajou,...), mais surtout pour l'approvisionnement des citoyens. Cela constitue une *plus-value* pour les exploitants qui travaillent pour leur propre compte ainsi que pour les salariés des entreprises agricoles. En effet, 107,5 millions d'escudos ont été versés en 1963 aux salariés agricoles indigènes du Sud du Save, dont 86,2 millions aux salariés du district de Lourenço

¹ FERREIRA A. R., *Os Africanos de Lourenço Marques*, L. Marques: Separata de Memórias do Instituto de Investigação Científica de Moçambique, 1967/1968, p. 124.

Marques, 18,8 millions à ceux du district de Gaza et enfin 2,5 millions pour le district d'Inhambane. Les entreprises agricoles sont installées dans les vallées du Limpopo et de l'Incomati, compte-tenu des conditions locales favorables (climat, terre fertile,...). La zone de Manhiça, de par ses plantations, a assuré la paie de 62% des salariés agricoles des trois districts méridionaux. La production agricole vendue cette année-là s'élève à 71,4 millions d'escudos (soit 6,1 par Lourenço Marques, 50,4 par Gaza et 14,9 par Inhambane). La vente des produits d'élevage (les bovins vendus dans les foires) du sud du Save en 1968 s'élève à 15,2 millions d'escudos.²

1.2- Une économie dominée par le commerce et les services

<i>Domaines d'activité</i>	<i>Secteur d'activité</i>	<i>Nombre d'entreprises</i>	<i>%</i>
Industrie et artisanat (production)	Imprimerie	30	1
	Alimentaire	76	2,5
	Bois	72	2,4
	Mécanique, travaux de métaux	25	0,8
	Vêtements	137	4,6
	Chaussures	4	0,1
	Textiles		
	Caoutchouc	3	0,1
	Autres (tabac,...)	27	0,9
Construction/bâtiment		49	1,6
Commerce	Détail	1 135	37,8
	Gros	370	12,4
	Autres (commerce non spécifié)	9	0,3
Transports	Transport, Garage, Essence	232	7,7
Services	Médecins, avocats, coiffeurs, cordonniers, laveries, ingénieurs, porteurs, assureurs, couturiers...		
		435	14,5
Hôtels, restaurants, bars	Hôtels, restaurants, bars, pensions, pâtisseries,...	400	13,3
Total		3 004	100%

Fig. V.2: **Activités économiques présentes à Lourenço Marques** Source : D'après la liste des personnes morales et physiques imposables à la « *Contribuição Industrial* » (ou taxe d'activité) dans le périmètre de Lourenço Marques, dont les recouvrements ont été effectués en janvier 1948. AGUIAR J. A. de, *Plano Geral Urbanização de Lourenço Marques*, Memória descritiva e justificativa, Regulamento, Volume II, 1955, pp. 90 – 157.

Les établissements commerciaux de Lourenço Marques sont, pour l'essentiel, installés dans la zone de l'ancien noyau, dans des édifices dont les magasins occupent le rez-de-chaussée, alors qu'au premier étage sont installés des bureaux. Les centres commerciaux de proximité se sont développés, mais ne permettent pas encore de satisfaire la demande des citoyens. Le règlement d'urbanisme en vigueur imposant leur installation aux croisements des rues, cela n'encourage pas l'ouverture des nouveaux commerces. Le tableau ci-dessus de la *Repartição de*

² FERREIRA A. Rita, op. Cit., pp. 127 et 128.

Finanças de Lourenço Marques montre l'importance des commerces et services (2 581 unités ou 86%), et dans une moindre mesure de la petite industrie en 1948.

A cette époque, l'industrie (ciment, caoutchouc, tabac, céramique,...) à proximité des zones résidentielles était perçue comme nuisible à la commodité des résidents, à la santé et au bon fonctionnement des autres secteurs d'activité. Et les grandes industries ont été obligées de s'installer à Matola, la ville banlieue de Maputo, pour y bénéficier de meilleures conditions de fonctionnement (grandes surfaces des terrains disponibles, proximité du port, du chemin de fer et des voies de communication). Le règlement d'urbanisme considère comme zone industrielle la zone résidentielle indigène, ce qui a conduit à une diffusion des industries et à une difficulté lors de la mise en place d'infrastructures³.

1.3- Une industrie tournée vers la satisfaction des besoins locaux

1.3.1- La croissance des activités de production

Malgré la persistance d'un flux migratoire vers l'Afrique du Sud, Lourenço Marques poursuit son développement avec une croissance démographique modérée, une augmentation prononcée de la population indigène mais proportionnelle à la demande d'emplois, et enfin un essor de l'industrie et de la construction. De plus, Lourenço Marques devient également un centre de stockage, de commerce et d'exportation des produits agricoles⁴.

Le taux de croissance de la région Sud (qui est influencée par L.M.) n'est pas très élevé. L'Afrique du Sud continue d'être une destination privilégiée de migration pour des jeunes garçons ruraux qui recherchent du travail. Si l'augmentation de la population indigène à Lourenço Marques s'avère importante, l'offre en postes de travail disponibles reste supérieure à la demande. Les villes doivent atteindre une taille, qui varie selon les contextes nationaux, mais que de nombreux chercheurs fixent autour de 100 000 habitants, pour que puisse être envisagée l'installation d'industries et de services de niveau supérieur⁵. Par ailleurs, une concentration de population est une condition fondamentale pour assurer la mobilisation de ressources jusque-là non utilisées et amorcer une diversification socio-économique embryonnaire qui s'appuie sur la croissance des secteurs secondaire et tertiaire. A Lourenço Marques, une partie des nouvelles

³ AGUIAR J. A. de, *Plano Geral Urbanização de Lourenço Marques*, Memória descritiva e justificativa, Regulamento, Volume II, 1955, p. 42.

⁴ FERREIRA A. R., *Os Africanos de Lourenço Marques*, L. Marques: Separata de Memórias do Instituto de Investigação Científica de Moçambique, 1967/1968, pp 124-126.

⁵ SANTOS M., « Le rôle moteur du tertiaire primitif dans les villes du Tiers Monde », *Civilisations*, 18 (2) : 186-203, 1968, cité par FERREIRA A. R., op. cité, p. 125.

unités industrielles s'est installée à l'extérieur du périmètre administratif, mais l'essentiel du personnel, qu'y travaille, habite Lourenço Marques⁶. Ces industries apportent directement ou indirectement leur contribution en faveur du milieu rural, ce qui conduit les pouvoirs publics à améliorer les communications vers l'intérieur. Les portugais ne maîtrisent qu'une faible part du capital social des entreprises⁷.

Avec 7,8% de la population et 2,1% de la surface totale du district, Lourenço Marques apporte une contribution s'élevant à 50% de l'ensemble de la production de toute l'industrie de transformation. Et 32,15% d'ouvriers du Mozambique, travaillent à Lourenço Marques. Le niveau de capitalisation dans certaines industries, comme le pétrole (1000), le ciment (370), le laminage du fer (219), la bière (180), (soit la valeur de l'équipement par ouvrier) est élevé. En 1963, 243 955 000 escudos ont été reçus par les ouvriers (presque tous des indigènes) des industries de transformations de la province, et 111 457 000 concernaient des ouvriers qui travaillaient à Lourenço Marques.

La croissance du secteur de la construction civile permet l'ouverture de nouveaux postes de travail ainsi que le lancement d'industries de transformation concentrées dans le district (ciment, céramique, chaux, verre, contreplaqués, laminage, pierre artificielle, menuiserie, serrurerie...).

A partir de 1945, l'épanouissement industriel s'oriente vers l'approvisionnement du marché local. L'industrie et l'artisanat (boulangeries, pâtisseries, brasseries, moulins et tabac) sont tournés vers la fabrication de produits pour l'approvisionnement du marché local et la satisfaction des besoins de la population résidente. La période qui suit la fin de la deuxième guerre mondiale est marquée par une croissance du flux migratoire vers les colonies, cela encourage le développement de l'industrie vouée à l'approvisionnement du marché local. La décennie suivante témoigne d'une consolidation des industries. En effet, selon P. dos Santos « [...] la croissance de l'établissement portugais en Angola et au Mozambique devra être encouragée par le développement de l'industrie, puisque le secteur primaire ne peut pas s'étendre et que la capacité de l'agriculture d'absorber des immigrants est limitée [...] » ; et la « [...] croissance industrielle que connaissent les territoires d'outre-mer, particulièrement du Mozambique, est perçue avec satisfaction, spécialement parce qu'elle est liée à l'économie et aux intérêts nationaux [...] ».⁸

⁶ Selon E. B. de CASTRO, Consul du Portugal dans la Colonie du Cap entre 1888 et 1893, les portugais ne détiennent que 11% du capital social des entreprises commerciales installées à L.M. (WOODHEAD C., *Natal a Moçambique*, Porto, Tip. Empresa Literária e Tipográfica, 1895, 436 p., cité par FERREIRA A. R., op. cité, p. 125).

⁷ Estrutura da Indústria Transformadora em Moçambique. Lourenço Marques, Associação Industrial de Moçambique, 1966, 80 p., cité par FERREIRA A. R., op. Cit., p. 126.

⁸ « [...] o incremento do povoamento português em Angola e Moçambique, deverá ser encorajado com o desenvolvimento da indústria, pois o sector primário não se pode expandir e a capacidade da agricultura de absorver imigrantes é limitada [...] » ; et le « [...] crescimento industrial que ocorreu nos territórios ultramarinos, particularmente em Moçambique, é

La pression des investissements portugais et étrangers sur l'Etat, comme les besoins de la population migrante, sont à l'origine de la croissance industrielle qui marque les années 1960.

A Lourenço Marques sont aussi présentes des entreprises spécialisées dans la fabrication de produits en métal et le petit matériel, grâce à la présence de ferblanterie, fabrication de clous, de boulons et de vis, matériel électrique, matériel de transport et le montage des machines électriques. Au cours des années 1970, les activités économiques se concentrent à Lourenço Marques, car la facilité des moyens de transports liée à l'importation des matières-premières (proximité du port) et la distribution interne des produits finis (présence du chemin de fer et le plus grand nombre de routes) conduit à la localisation préférentielle des industries dans la capitale du Mozambique.⁹

1.3.2. La concentration de l'industrie sur Lourenço Marques

<i>Année</i>	<i>Nombre d'entreprises</i>	<i>Nombre d'entreprises</i>
	Au Mozambique	A Lourenço Marques
1947	300	22
1950	550	24
1960	1 250	60
1970	1 500	500

Fig. V.3: **Evolution du nombre d'établissements industriels au Mozambique et à Lourenço Marques**
Source : Mendes M., op. Cité, p. 248.

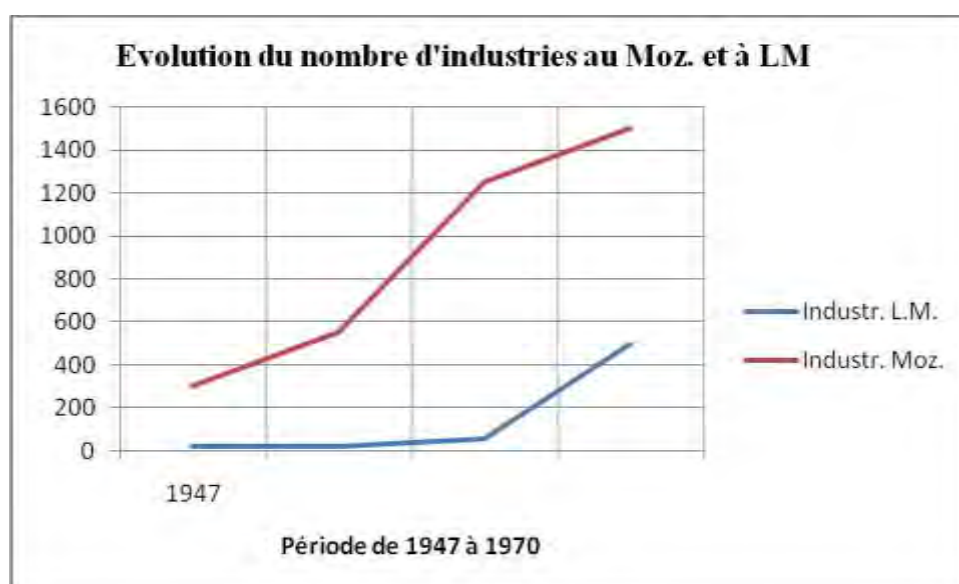


Fig. V.4: **Graphique (1947-1970)**. Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

colhido com agrado, especialmente porque está ligado à economia e aos interesses nacionais [...] ». SANTOS P. dos, 1956, pp. 2 et 4. cité par MENDES M.-C., op. Cité, p. 244.

⁹ MENDES M.-C., op. Cité, pp. 240 – 247.

L'industrie connaît entre 1947 et 1950 une croissance de 60,7%. Lourenço Marques représente à cette époque 10,2% des entreprises. Entre 1950 et 1960 l'on assiste à une croissance de 53,1% sur le total et 62,2% pour Lourenço Marques où les établissements en place assurent l'approvisionnement du marché local, et bénéficient de l'avantage de se trouver à proximité d'un marché composé pour l'essentiel de la population urbaine. Ensuite, lors du déclenchement de la guerre de libération (1964), Lisbonne est conduit à revoir sa politique d'investissement, ainsi l'industrie urbaine connaît une croissance de 88,9%, contre 21,24% observée sur l'ensemble du territoire. La concentration industrielle sur Lourenço Marques atteint alors un niveau très élevé, en effet 36,8% des établissements sont en 1973 implantés à Lourenço Marques. Ce développement industriel est par ailleurs lié aux caractéristiques de cette ville capitale et portuaire, où se concentre également une couche de population aisée, qui constitue la clientèle des produits d'un marché d'importation et de production.

1.3.3- Localisation des industries et de l'artisanat dans la ville

Autour de 1947, Lourenço Marques compte 17 établissements industriels¹⁰, mais certes ce nombre ne permet pas à Lourenço Marques d'avoir une organisation de la grille urbaine à même de définir des *zones industrielles*, bien que se préfigure déjà une plus grande concentration des unités sur le secteur occidental de la ville, conformément aux orientations du Plan Araújo de 1887. A l'intérieur du périmètre de la ville, il n'y a que deux typographies et des boulangeries qui assurent l'approvisionnement des résidents.

¹⁰ MENDES M.-C., op. Cité, pp. 254 – 259.

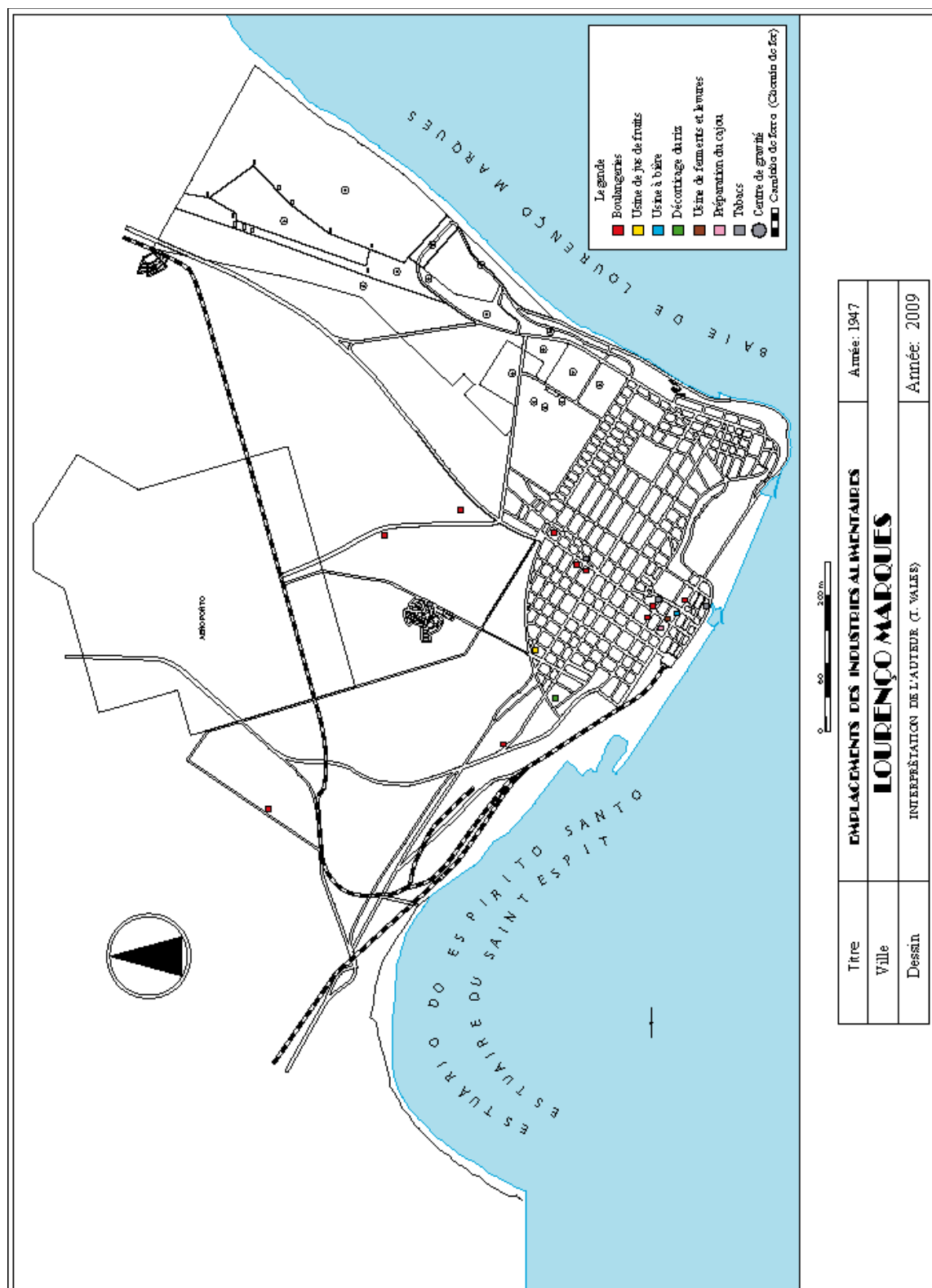


Fig. V.5: Localisation des industries alimentaires à L.M. (1947)



Fig. V.6: Localisation des industries alimentaires à L.M. (en 1960).

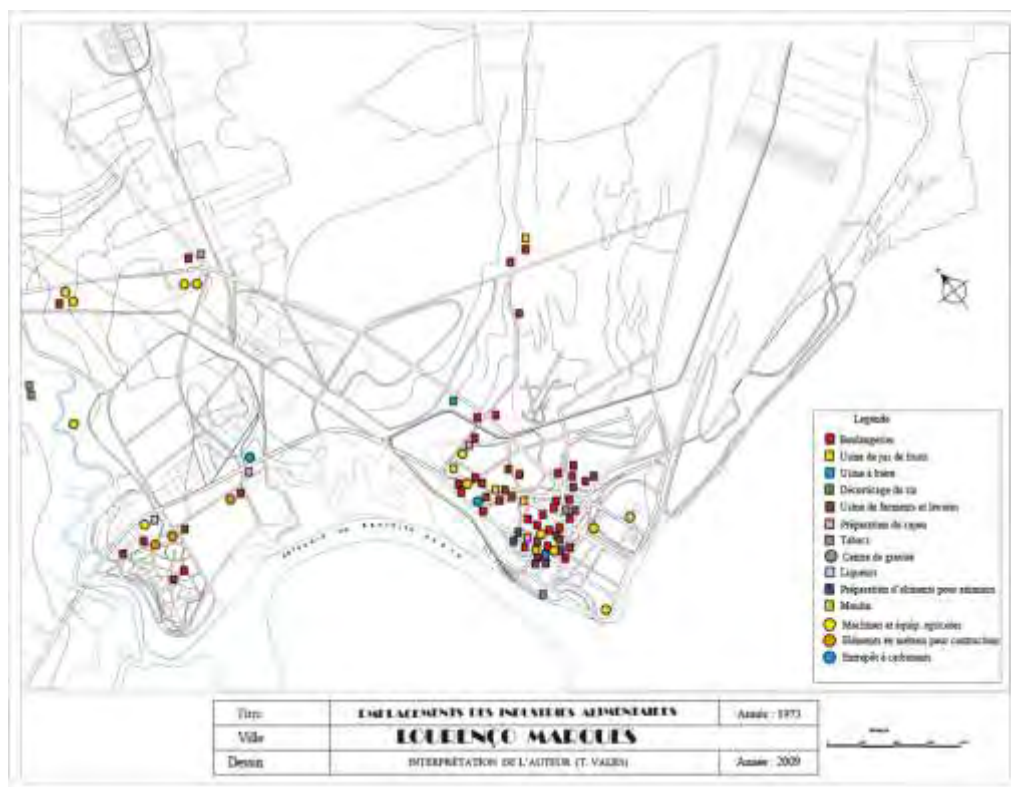


Fig. V.7: Localisation des industries alimentaires à L.M. (en 1973).



Fig. V.8: Localisation des industries des produits métalliques à Lourenço Marques et Matola (en 1947).



Fig. V.9: Localisation des industries des produits métalliques à Lourenço Marques et Matola (en 1960).

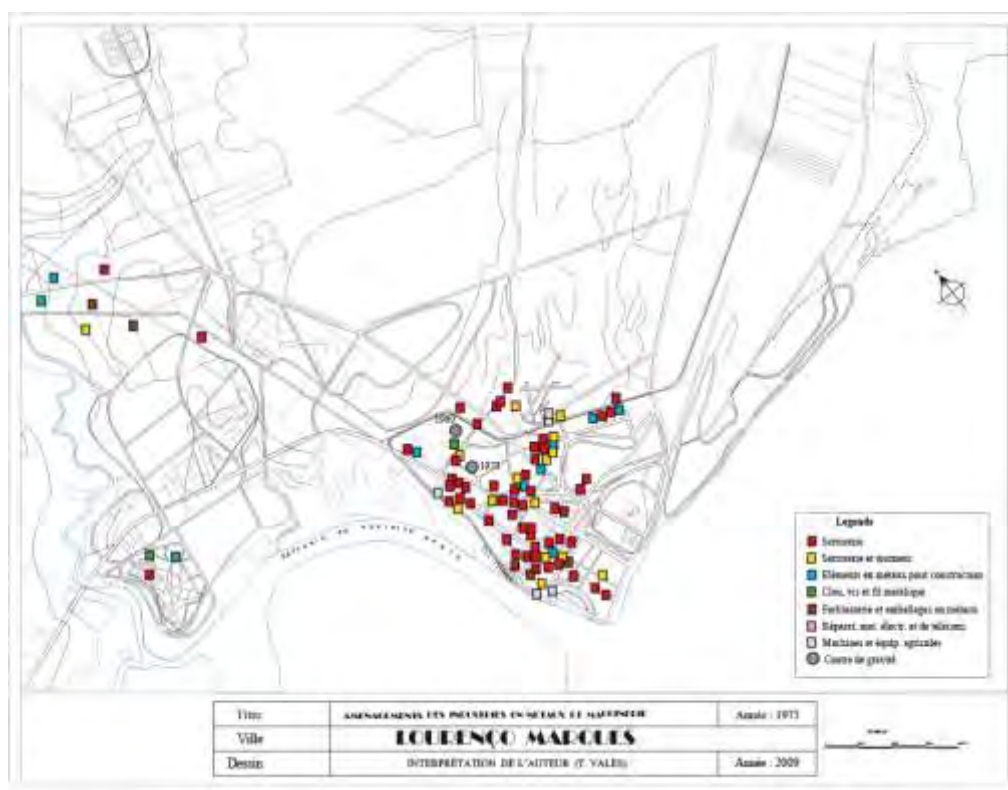


Fig. V.10: Localisation des industries de produits métalliques (1973)

L'arrivée de quarante-huit nouveaux établissements industriels marque les années 1950. Ce phénomène s'explique par l'extension du périmètre de Lourenço Marques vers le nord, ainsi que par l'installation des nouvelles unités à proximité de Língamo et Machava (banlieue de Lourenço Marques), près du chemin de fer. Les secteurs alimentaire et celui du tabac sont fort bien représentés, mais aussi les boulangeries estimées à 47,8%¹¹. S'y ajoutent les établissements voués à la préparation de produits pour le marché local (jus de fruits, liqueurs, ferments et levures, moulins et aliments pour les animaux).

Le *centre de gravité* des industries à Lourenço Marques n'est pas tributaire d'un plan d'urbanisme, mais il est facteur d'abord, d'un besoin orienté par la demande du marché local, et ensuite il s'est sédimenté en fonction des facilités offertes par Lourenço Marques en tant que ville portuaire. L'absence d'une définition explicite des zones industrielles dans les plans d'urbanisme de Lourenço Marques explique une telle situation. L'occupation diffuse du périmètre de Lourenço Marques par la population par exemple a conduit à une localisation également dispersée des industries.

Les établissements installés dans la périphérie immédiate sont regroupés en petits noyaux, ainsi l'on identifie cinq *zones industrielles*, implantées le long des avenues do Trabalho, Azevedo Coutinho, de Angola, Brazil, de Moçambique, Vale do Infulene, Matola et Machava. En revanche,

¹¹ MENDES M.-C., op. cité, p. 259.

en ce qui concerne les industries installées sur le pourtour de la ville *bâtie en dur*, leur caractère dispersé ne permet pas une délimitation précise (voir Fig. V.11, zone marquée par un cercle pointillé en rouge).

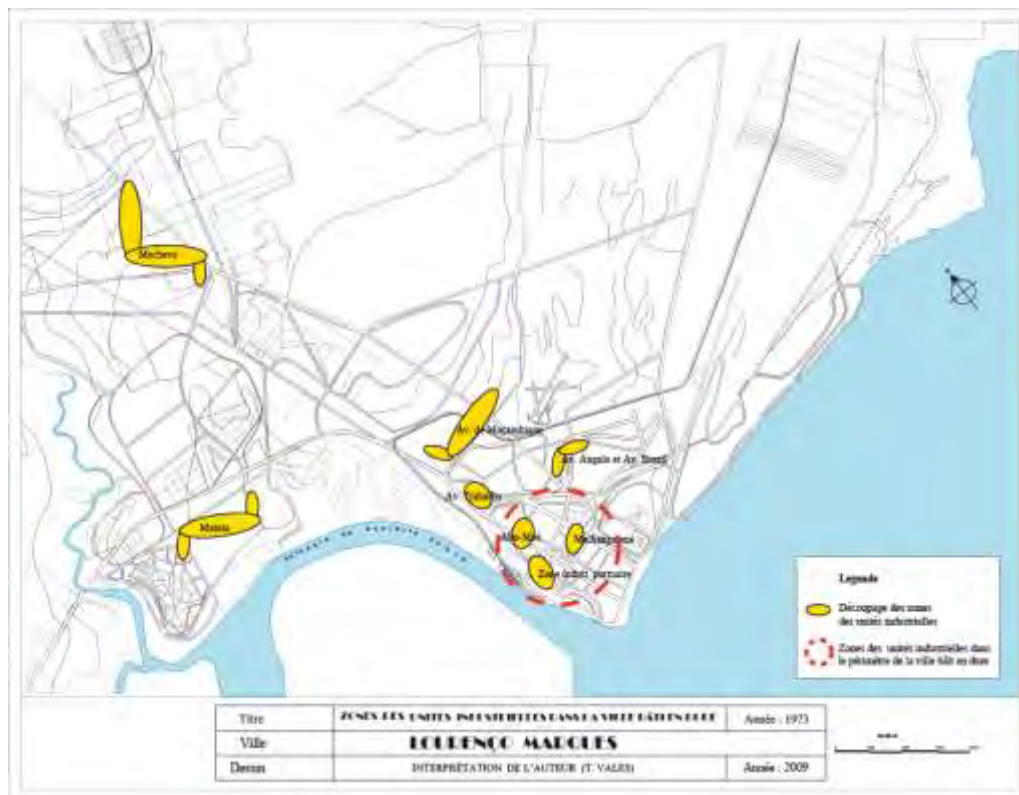


Fig. V.11: Un émiettement des Unités industrielles dans la zone de la ville *bâtie en dur* (en 1973).

1.3.4- L'impact des industries sur le tissu urbain

Une structure industrielle de Lourenço Marques encore embryonnaire ne permet pas l'identification des erreurs d'implantation à même d'affecter le tissu urbain. Néanmoins, les interventions au niveau de l'aménagement du territoire qui visent à établir les normes pour l'avènement de nouvelles industries de transformation, relèvent à la fois de :

- *l'insertion de ces activités dans le tissu urbain ;*
- *mais aussi, de la politique de croissance et de développement industriel escomptée à l'échelle nationale.*

En ce qui concerne le premier aspect, le problème évident est lié à l'encouragement par le pouvoir politique visant la délocalisation de l'industrie vers la périphérie à Matola et Machava. Cette orientation particulière vers le *zonage* des agglomérations est fréquente dans de nombreux pays occidentaux au lendemain de la II^{ème} guerre mondiale et s'est répandue dans les Provinces

portugaises d’Outre-mer au cours des années 1960, à l’aube de son développement. La pression du marché foncier explique l’ensemble de ces mesures, étant donné que la plupart des activités provoquent une recherche croissante d’espace, et cela a conduit à une augmentation de la demande, ainsi qu’un renchérissement des prix des terres. Il est devenu difficile pour les industries de suivre la concurrence, vis-à-vis de l’habitation, du commerce et des services, aussi elles ont privilégié l’installation en périphérie. S’y ajoute l’inadaptation du parc immobilier aux nouvelles formes de production, l’absence d’espace pour la manutention, mais aussi le modèle de localisation industrielle élaboré par les pouvoirs publics, qui cherchent à mettre en place une zone industrielle éloignée pour dépolluer la ville. Une pression soutenue est maintenue auprès des investisseurs pour une délocalisation en banlieue (Matola et Machava) des unités industrielles, dans l’espoir que cette mesure conduise à une désindustrialisation du tissu urbain, phénomène souvent suivi par des occupations plus intensives de l’espace, tels qu’une densification des emplois de commerce et service.

* * *

Au terme de la décennie de 1960, le portrait économique de Lourenço Marques présente un *bilan concluant*, consécutif à la croissance du secteur primaire de l’arrière-pays (grâce à une profusion d’une main-d’œuvre indigène docile et bon marché), le développement du secteur tertiaire dominé par le commerce et les services, et enfin l’essor de l’industrie tournée vers la satisfaction des besoins locaux d’une population qui croît. Et c’est justement cette croissance démographique qui impose le besoin de beaucoup plus d’espace, la création de nouvelles infrastructures et conduit à une urbanisation croissante.

2- Consolidation des tissus urbains et croissance démographique

2.1. La progression de la « ville de ciment »

L’on dispose d’une enquête sur le rythme de construction (1936 et 1937) qui permet de rendre compte de l’activité immobilière dans le périmètre du *Conselho de Lourenço Marques*.

Années	Edifices construits						Edifices construits selon leur affectation						
	Total		habitation		autres affectations		Habitation	Commerce	Industrie	Commerce et habitation	Commerce et Industrie	Ecole, Hôpital et Temples	Autres
	Nombre	Surface en m ²	Nombre	Surface en m ²	Nombre	Surface en m ²							
1936	51	10285	45	7 406	6	2 879	45	-	1	4	1	-	-
1937	43	7 799	36	5 336	7	2 467	36	1	-	4	1	1	-

Fig. V.12: L'activité de construction à Lourenço Marques (1936-1937). Source : CENSO de 1945. Plano geral de urbanização de Lourenço Marques, 1952, p. 23.

Par ailleurs, pour appréhender le poids des investissements nationaux et étrangers plusieurs séries de données sont disponibles, qui concernent les capitaux investis selon les affectations ainsi que les surfaces concernées pour la période de 1938 à 1946.

			Années									Total
			1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	
Total	Nombre Nationaux	Surfaces Etrangers	112	98	99	100	172	81	78	86	148	974
			16335	18111	19962	16297	23177	23921	13633	16389	29902	177 727
Habitation	Nationaux	Nmbr	103	89	60	82	140	66	67	76	133	816
	Etrangers	Surf.m ²	14974	17569	9351	12496	19770	9997	9677	14737	25994	134 565
Commerce	Nationaux	Nmbr	2	1	-	1	1	-	-	-	1	6
	Etrangers	Surf.m ²	238	219	-	169	340	-	-	-	152	1 118
Industrie	Nationaux	Nmbr	-	-	1	-	-	-	1	-	-	2
	Etrangers	Surf.m ²	-	-	180	-	-	-	357	-	-	537
Commerce et habitation	Nationaux	Nmbr	3	2	4	1	3	3	2	2	3	23
	Etrangers	Surf.m ²	698	323	877	152	1075	12520	732	592	920	17 889
Commerce et Industrie	Nationaux	Nmbr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Etrangers	Surf.m ²	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ecoles, hôpitaux et temples	Nationaux	Nmbr	-	-	10	12	20	4	7	1	5	59
	Etrangers	Surf.m ²	-	-	4136	3237	1603	1166	2866	1018	2827	16 853
	Nationaux	Nmbr	1	-	2	-	-	-	-	-	-	3
	Etrangers	Surf.m ²	210	-	308	-	-	-	-	-	-	518

Autres affectations	Nationaux	Nmbr	1	-	13	1	4	3	-	1	-	23
	Etranger	Surf.m²	425	-	2418	243	389	236	-	40	-	3751
		Nmbr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		Surf.m²	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coûts des édifices (en escudos)			-	-	21265.663	17222.713	20317.294	26392.809	16352.984	25193.889	46271.444	

Fig. V.13: **Constructions dans le périmètre du Conselho de L.M., selon l'affectation, la surface occupée et la nationalité.** Source : CENSO de 1945. Plano geral de urbanização de Lourenço Marques, 1952, p. 24.

L'investissement des nationaux en termes de surfaces construites s'avère supérieur à celui des étrangers, à l'exception des années 1939 et 1941 pour ce qui est du commerce, 1940 et 1946 pour l'industrie, 1938 et 1940 pour le commerce et l'habitation, et enfin 1938 pour les écoles, hôpitaux et temples, où l'investissement étranger témoigne d'une suprématie. En revanche, si l'on compare le nombre total d'édifices (tout confondu) indépendamment de leur affectation mais aussi de leur surface, la suprématie de l'investissement national est claire. Un deuxième élément d'analyse porte sur l'évolution du nombre d'édifices construits annuellement. Une nette évolution est distinguée entre 1939 et 1942, année où le nombre d'édifices construits atteint son apogée avant de connaître par la suite une chute. Quant aux valeurs investies, le tableau présente les totaux annuels, et permet d'appréhender l'évolution des investissements d'une année à l'autre : entre 1945 et 1946 l'investissement passe presque du simple (25.193.889 Escudos) au double (46.271.444 Escudos).

En 1944, Lourenço Marques compte 1 470 édifices particuliers en ciment construits dans la zone urbaine et suburbaine de la ville. Lourenço Marques connaît ensuite une forte évolution de la construction. Ainsi en 1945, un recensement des édifices dans le périmètre du *Conselho de Lourenço Marques* selon les matériaux de construction et l'aire où ils sont localisés présente le constat résumé dans le tableau ci-après :

Zone de localisation des édifices	Nombre total d'édifices	Nombre d'édifices			
		Ciment	Bois et zinc	Adobe	Autres matériaux
Zone urbaine	3 453	2 866	557	7	23
Zone suburbaine	1 578	947	621	9	1
Total	5 031	3 813	1 178	16	24

Fig. V.14: **L'activité de construction à Lourenço Marques en 1945 selon leurs matériaux de construction et la zone où ils sont localisés.** Source : CENSO de 1945. Plano geral de urbanização de Lourenço Marques, 1952, p. 25.

Aux données de ce tableau (ci-dessus), j'ajoute encore un autre paramètre (situation des propriétaires) pour me rendre compte de quel segment de la population ils sont issus. Les premiers investisseurs sont les particuliers, suivis de l'Etat et enfin des autres corps administratifs. Force est

de noter que le levier qui déclenche le moteur de développement du patrimoine immobilier à Lourenço Marques reste de loin le secteur privé.

Propriétaires des édifices	Nombre total d'édifices	Nombre d'édifices			
		Ciment	Bois et zinc	Adobe	Autres matériaux
Etat	383	345	32	2	4
Corps Administratifs	64	55	8	-	1
Particuliers	4 584	3 413	1 138	14	19
Total	5 031	3 813	1 178	16	24

Fig. V.15: **Les propriétaires immobiliers en 1945** Source : CENSO de 1945. Plano geral de urbanização de Lourenço Marques, 1952, p. 25.

La répartition entre les investisseurs nationaux (4 306) et étrangers (725) dans le développement du parc immobilier de Lourenço Marques montre que seulement 17% des propriétaires sont étrangers. Et ces derniers n'investissent pas en matériaux *précaires* (tels que l'adobe), mais privilégient le bois et zinc et les constructions en ciment, en revanche chez les nationaux existent des propriétaires des maisons en adobe, bien qu'en nombre réduit.

Nationalité des propriétaires des édifices	Nombre total d'édifices	Nombre d'édifices			
		Ciment	Bois et zinc	Adobe	Autres matériaux
Nationaux	4 306	3 241	1 029	16	20
Etrangers	725	572	149	-	4
Total	5 031	3 813	1 178	16	24

Fig. V.16: **Répartition des constructions selon les matériaux utilisés et la nationalité des propriétaires (1945)** Source : CENSO de 1945. Plano geral de urbanização de Lourenço Marques, 1952, p. 26.

En croisant l'affectation spécifique de chaque édifice et les types de matériaux de construction à l'œuvre, ce tableau montre une affectation qui reste dominée par l'habitation (4 032) et en particulier en ciment dit *alvenaria* (2 860) et en bois et zinc (1 140). La construction d'édifices en adobe ou autres matériaux dit *précaires* n'est pas privilégiée. Pour les autres catégories d'édifices, la même tendance existe. En 1945, nous sommes en présence d'une ville où le bâti est pour l'essentiel d'habitations (4 032 logements), une ville dont le bâti est davantage en dur (4 991) et où l'habitat est d'ailleurs pour l'essentiel en dur (4 000 logements contre 32 logements en matériaux précaires). Et cela annonce une ville à prédominance européenne.

Affectations des édifices	Nombre total d'édifices	Nombre d'édifices			
		Ciment	Bois et zinc	Adobe	Autres matériaux
Service public	151	144	3	2	2
Habitation	4 032	2 860	1 140	13	19
Commerce	114	111	3	-	-
Industrie	63	54	8	-	1
Organismes associatifs de sport ou loisir	18	18	-	-	-
Culte	8	8	-	-	-
Enseignement	35	34	-	-	1
Hospices, asiles, pensionnats et autres institutions similaires d'assistance ou bienfaisance, à but non commercial	37	36	-	-	1
Entrepôts	25	14	11	-	-
Habitation et commerce	348	337	10	1	-
Commerce et industrie	40	40	-	-	-
Divers	160	157	3	-	-
Total	5 031	3 813	1 178	16	24

Fig. V.17: Les constructions selon les matériaux utilisés et leur destination (1945). Source : CENSO de 1945. Plano geral de urbanização de Lourenço Marques, 1952, p. 26.

Les constructions ayant un seul niveau comprennent 2 124 unités ayant entre 3 et 4 pièces, 1 162 en ayant 5 et 6. Lourenço Marques en 1945 reste une ville dont les constructions ayant un seul niveau sont de grande taille.

Nombre de pièces des édifices avec seul rez-de-chaussée	Nombre total d'édifices Rez-de-chaussée	Rez de chaussée	1 ^{er} Étage	Rez de chaussée	1 ^{er} étage	2 ^{ème} étage	R/C	1 ^{er} étage	2 ^{ème} étage	3 ^{ème} étage
1 pièce	78	18	15	1	1	4	-	-	-	-
2 pièces	398	61	54	-	3	1	-	-	-	-
De 3 à 4 pièces	2 124	253	282	5	1	3	1	-	-	-
De 5 à 6 pièces	1 162	179	155	4	3	5	-	-	-	1
De 7 à 8 pièces	376	56	62	3	5	5	-	-	1	-
Plus de 9 pièces	129	69	68	11	11	6	5	6	5	5
Total	4 267	636	636	24	24	24	6	6	6	6

Fig. V.18: Les constructions selon les matériaux utilisés et le nombre de pièces (1945). Source : CENSO de 1945. Plano geral de urbanização de Lourenço Marques, 1952, pp. 27, 29, 30 et 31.

Si l'on prend en compte les constructions R+1, persiste. Les résultats annoncent la persistance de la suprématie des édifices à catégorie entre 3 et 4 pièces, suivies de ceux ayant entre 5 et 6 pièces.

En ce qui concerne les constructions R+2, force est de constater une chute du nombre d'édifices, donc l'on passe de 200 à 20 d'édifices. De plus, c'est dans les édifices de plus de 9 pièces que se trouve le nombre le plus élevé d'édifices (11 édifices) suivi par ceux ayant 3 à 4 pièces (5 édifices) et 5 à 6 pièces (4 édifices). Le nombre de bâtiments de plus de 3 étages est lui aussi dérisoire.

Ensuite, dès que l'on prend en compte le 3^{ème} étage comme nouveau paramètre, le nombre d'édifices devient dérisoire, le plus élevé étant celui de la catégorie ayant à partir de 9 pièces (5 édifices). Il n'existe pas dans la catégorie *bois et zinc* ni d'*adobe* ou *autres matériaux*. Cela s'explique, j'en fais l'hypothèse, par le fait de ne pas avoir à L.M. ni d'ailleurs à Lisbonne, un savoir-faire susceptible d'assurer une structure solide des matériaux (bois et zinc, adobe,...) outre que le ciment pour parvenir à ériger un édifice à 3 étages, pendant cette première moitié du XX^{ème} siècle.

* * *

La période entre 1938 et 1946 s'annonce favorable à l'évolution de la construction à Lourenço Marques, à travers des investissements pour l'essentiel dominé par les nationaux. Parmi ces nationaux, les investisseurs sont pour l'essentiel des particuliers, suivis par l'Etat et les corps administratifs. Le levier qui déclenche le moteur de développement reste de loin le secteur privé, cela est symptomatique du climat favorable aux investissements à Lourenço Marques. Par ailleurs, l'affectation principale des investissements immobiliers concerne une habitation en dur, ayant 3 à 4 pièces et un seul niveau.

2.2- Une croissance rapide de la population

Les tout premiers recensements remontent à 1847, lorsque le gouverneur-général Abreu Lima ordonne leur mise en place pour l'Ilha de Moçambique, ainsi que pour tous les bourgs, de gouvernements subalternes. D'après le recensement réalisé en décembre 1912, Lourenço Marques est une petite ville, avec une périphérie où vivent les indigènes.

Zones	Indigènes		Non indigènes			
	Hommes	Femmes	Européens		Asiatiques et métissés	
			Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Ville	4 802	893	3 607	1 717	1 896	438
Banlieues	6 564	5 086	186	50	557	283
Total	11 366	5 979	3 793	1 767	2 453	721

Fig. V.19: Population de Lourenço Marques par ethnie et par zones. Source: FERREIRA A. R., op. cit. p. 223.

Seize ans se sont écoulés et la population indigène de Lourenço Marques est constituée par 23 090 habitants en 1928. Ensuite, la population indigène de Lourenço Marques double entre 1935 (28 566 hab.) et 1950 (57 755 hab.). Le recensement de 1960 annonce 122 460 indigènes à Lourenço Marques. Le tableau récapitulatif ci-après permet de faire la lumière sur le moment où le nombre d'habitants indigènes explose, et où le rapport entre le nombre de la population indigène et non indigène passe de 1 à 2.

Année	Population indigène	%	Population non indigène	%
1935	28 566	60,3	18 822	39,2
1940	45 632	66,9	22 591	33,1
1950	57 755	61,9	35 510	38,1
1960	122 460	68,6	56 086	31,4

Fig. V.20: **Répartition entre indigènes et non indigènes.** Source : FERREIRA A. R, op. Cit., p. 224. Et les pourcentage ont été calculé par l'auteur.

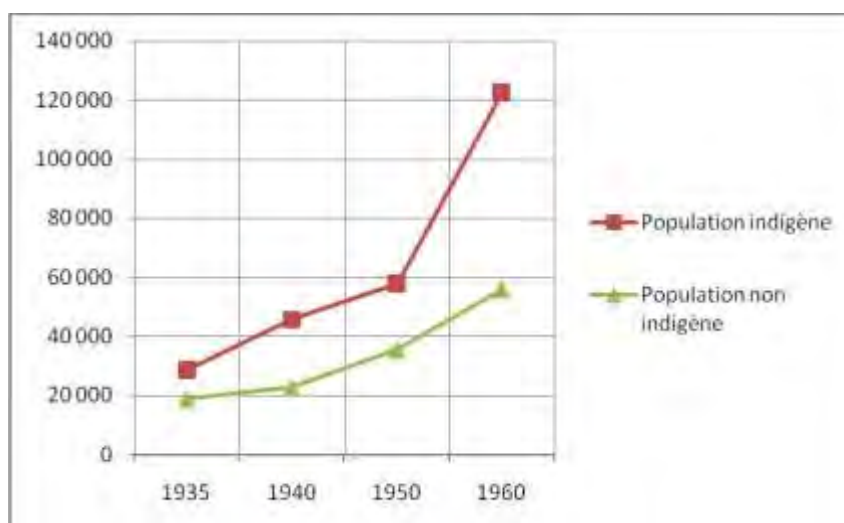


Fig. V.21: **Evolution de la population à Lourenço Marques.** Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales).

Si l'on observe plus en détail, le tableau ci-dessous, à Lourenço Marques en 1960, la population *noire* (122 460 ou 68,6%) est trois fois supérieure à la population *blanche* (41 165 ou 23%), suivie par les autres ethnies lesquels sont en nombre infime (entre 0,5% et 4%).

Type somatique	Jaune	Blanc	Indien	Noire	Métisse	Total
Nmbr hab.	916	41 165	6 565	122 460	7 440	178 546
Pourcentage	0,5	23	3,7	68,6	4,2	100%

Fig. V.22: **Répartition des habitants par ethnies en 1960.** Source : Direcção Provincial dos Serviços de Estatística Geral, *III Recenseamento Geral da População na Província de Moçambique*, Vol. 1°, Distrito de Lourenço Marques, Ano 3°, 1960, p. II.

A. Lobato souligne que l'administration publique cherchait à cette époque à instaurer des mesures spéciales pour éviter que l'exode rural devienne immodéré¹². Les recensements de 1940 à 1950 annoncent une augmentation annuelle autour de 1 200 habitants, mais c'est entre 1950 et 1960 que la croissance se révèle spectaculaire, car elle atteint 6 500 africains à l'année, soit cinq fois plus que les dix années précédentes, un taux entre 6% et 7%¹³, dû en particulier à l'exode rural et en moindre importance au solde naturel¹⁴. Le taux de croissance est identique entre 1960 et 1968, année où la population atteint 200 000 habitants.

En ce qui concerne la population suburbaine, les données du recensement de 1968 annoncent 170 000 habitants africains résidants au *poste administratif de Munhuana*, le périmètre de ce dernier s'élevant à 44,5km², ainsi la densité moyenne est de 3 820 habitants indigènes par km².¹⁵

Sur le plan professionnel, les personnes qualifiées constituent une minorité numériquement insignifiante (autour de 4%) mais importante sur le plan sociologique, composée dans la majorité de cas par des hommes instruits, qualifiés et ayant des revenus importants (fonctionnaires publics, chauffeurs, prêtres, infirmiers, artisans, commerçants, et ouvriers). Ceux-ci se sont intégrés dans l'existence urbaine et dans l'économie de marché, tout en gardant des liens avec le milieu rural. Leur intégration relève d'une *assimilation* au mode de vie européen (niveau d'hygiène, vêtements,...). Les semi-professionnels adultes urbanisés sont la majorité (66%) et 30% à 35% a laissé sa famille dans la terre d'origine. Les professionnels non qualifiés (27% des garçons dans l'âge actif) représentent le niveau le plus bas de l'*acculturation* (ce sont des pêcheurs, marins, dockers, porteurs, des employés de la Ville, enfin de compte tous les employés dans les professions qui demandent des efforts physiques).¹⁶

D'après la répartition de la population indigène selon la profession, il faut retenir que Lourenço Marques, reste une ville coloniale : toutes les professions, qui demandent un minimum

¹² Il estime à 1,9% le taux annuel de croissance de la population africaine entre 1912 et 1927. Mais l'on peut considérer ce taux comme étant bas si on le compare pour la même période, à celui des européens présents à L.M., estimé à 3,26% et à celui des métis (3,87%). LOBATO A., *Ensaio duma História Demográfica de Cidade de Lourenço Marques*. Lourenço Marques, Imprensa Nacional de Moçambique, 1938, p. 17. cité par FERREIRA A. R., op. cit. p. 225 – 226.

¹³ Le taux de croissance dans 28 villes africaines au sud Sahara a été de 4% entre 1931 et 1948, et de 5% entre 1948 et 1960. Des variations ont toutefois été constatées en Afrique Centrale et Occidentale dont les taux ont atteint 8% à 9%. GUTKIND P. C. W., "The African urban milieu : a force in rapid change", *Civilisations*, 12 (2) : p. 168, 1962, cité par FERREIRA A. R., op. cit. p. 226.

¹⁴ La fécondité des femmes indigènes qui habitaient en ville (Lourenço Marques) en 1940 était inférieure aux autres territoires du Mozambique. Le taux d'enfants par mère était de 3,3 sur le territoire du Mozambique et 2,6 pour L.M. En 1950 l'on observe un taux respectivement de 3,5 et 3. Le taux inférieur de fécondité chez les femmes indigènes des centres urbaines avait déjà fait l'objet d'observation par Aidan SOUTHALL, *Social change in Modern Africa*, Londres, Oxford Univ. Press, 1961, p. 42.

¹⁵ Cette densité semble basse comparée avec les quartiers africains de Brazzaville, soit 8 900 hab./m². Mais la distribution n'est pas uniforme sur le périmètre suburbain. Des enquêtes réalisées en 1963 et 1965 annoncent pour cette ville une densité moyenne de 14 500 hab/km² sur les zones d'occupation concentrée. BALANDIER G., *Sociologies de Brazzaville noires*, Paris, Armand Colin, 1955, 274 p., cité par FERREIRA A. R., op. cit. p. 226.

¹⁶ FERREIRA A. R., op. cit. pp. 245-247.

de qualification, ne sont pas occupées par les indigènes, en revanche ces derniers participent pour 68% (19 322 emplois) aux travaux domestiques au service des portugais. Ce sont les seuls emplois qui leur sont réservés. Si l'économie de la ville reste dominée par le commerce et les services, les indigènes alors, à travers leur contribution aux services domestiques ne constituent pas le levier économique de développement de la ville.

2.3- Une intégration graduelle des indigènes à l'économie locale

La population indigène habitant Lourenço Marques est pour l'essentiel constituée par des *émigrants*. La proportion des habitants originaires de Lourenço Marques décroît : 39,6% en 1940 et 29,2% en 1950, et 21% en 1968¹⁷.

Origine	Pourcentage En 1940	Pourcentage En 1950	Pourcentage En 1968
L. M. et Gaza*			
Lourenço Marques	39,6	29,2	21,0
Bilene	4,4	5,1	6,2
Gaza	9,7	7,4	8,2
Chibuto	8,4	9,9	10,3
Muchopes	6,2	8,6	11,4
Autres divisions	19,0	22,3	23,2
Inhambane			
Inhambane	4,9	5,2	6,7
Zavala	2,0	3,7	5,4
Autres divisions	1,7	4,9	5,2
Autres Districts	2,9	2,5	1,9
Autres provenances	0,5	0,4	0,1

Fig. V.23: Lieu d'origine et pourcentage de la population indigène présente à Lourenço Marques.

* Jusqu'en 1940, ces deux districts sont confondus. Source : FERREIRA A. R, op. cit., p. 233.

Les habitants issus des zones les plus proches de Lourenço Marques (Maputo, Namaacha, Sábiè et Magude) sont en nombre réduit, car ces habitants privilégient un emploi salarié au Transvaal et au Natal, encouragés par la proximité d'une frontière fort perméable, grâce à la double nationalité de beaucoup de ces ressortissants mozambicains, ainsi qu'au conditionnement remontant au siècle précédent d'un travail migratoire spécialisé, dont les salaires atteignaient un niveau supérieur à celui du Mozambique¹⁸.

2.3.1- Répartitions par âges

La période entre les années 1940 et 1960 n'apporte pas sur Lourenço Marques de

¹⁷ Dans d'autres villes africaines le taux varie entre 5% et 10%. P. C. W. GUTKIND, *The African urban milieu : a force in rapid change*. *Civilisations*, 1962, p. 173, cit. par FERREIRA A. R., op. cit. p. 232.

¹⁸ FERREIRA A. R, op. Cit., p. 233.

changements au niveau de la répartition d'âges de la population indigène. En témoigne le recensement dont les résultats font l'objet du tableau ci-après.

Groupes d'âges		1940		1960	
Jusqu'à 15 ans	Hommes	10 170	22,5%	21 720	17,7%
	Femmes	4 929	10,9%	20 236	16,5%
	Total	15 099	33,5%	41 956	34,2%
De 15 à 65 ans	Hommes	18 085	40,1%	50 835	41,5%
	Femmes	11 226	24,9%	28 537	23,2%
	Total	29 311	65,0%	79 372	64,8%
Plus de 65 ans	Hommes	270	0,5%	432	0,3%
	Femmes	390	0,8%	719	0,5%
	Total	660	1,4%	1 151	0,9%
Total général		45 070		122 479	

Fig. V.24: **Répartition d'âges de la population indigène.** Source : FERREIRA A. R, op. Cit., p. 230.

La majeure partie de la population est composée de personnes en âge de travailler et il existe une distorsion entre hommes et femmes. Ce constat est confirmé par une comparaison entre la répartition par âges de la population indigène du district de Gaza, la population indigène de Lourenço Marques et la population non indigène (tels que l'asiatique, la métissée et l'europpéenne) présente à Lourenço Marques.

Groupes d'âges		Indigènes de L.M.			Indigènes de Gaza			Non indigènes de L.M.	
	Hommes %	Femmes %	Total %	Hommes %	Femmes %	Total %	Hommes %	Femmes %	Total %
0 à 6	17,0	25,2	20,3	25,5	22,3	23,8	14,0	14,7	14,3
7 à 14	12,6	15,6	13,8	19,3	15,5	17,2	14,3	15,0	14,6
15 à 19	20,0	8,4	15,3	7,9	6,7	7,2	7,3	7,2	7,2
20 à 39	37,2	36,9	37,1	28,8	30,1	29,6	38,0	36,5	37,3
40 à 64	12,3	12,2	12,3	17,0	20,9	19,1	23,3	22,5	22,9
Plus de 64	0,5	1,4	0,9	1,2	4,2	2,8	2,8	3,8	3,3

Fig. V.25: **Répartition par âge des indigènes et non indigènes, selon leurs origines**

Source : FERREIRA A. R, op. Cit., p. 230.

Les indigènes ayant moins de 15 ans représentent une proportion moindre à Lourenço Marques (34%) que dans l'ensemble du district de Gaza (41%) dont la population est pour l'essentiel rurale. Pour les non indigènes, le pourcentage est de 28,9%. Les garçons de 15 à 19 ans constituent 20% des hommes, cela annonce un important flux migratoire des jeunes. Le groupe d'âges entre 20 et 39 est également supérieur à celui de la zone rurale. Après 40 ans, l'on constate une réduction de la population (hommes et femmes) découlant de la courte durée de vie ainsi que

du retour à la zone rurale. Enfin, la population de plus de 65 ans représente une petite tranche.¹⁹

2.3.2. Répartition selon les branches d'activité

La région sud du Mozambique connaît une amélioration considérable de ses moyens traditionnels de subsistance, et la main d'œuvre issue des milieux ruraux, qui se concentre à Lourenço Marques est d'abord absorbée par les activités tertiaires en pleine essor, mais aussi, dans une moindre mesure, par les activités secondaires. Lourenço Marques connaît en parallèle également une croissance de la population découlant de l'expansion inhérente aux opportunités d'embauche. Lourenço Marques devient un important centre de travail susceptible de rivaliser avec l'Afrique du Sud. En effet, le marché professionnel offre une garantie pour recevoir une main-d'œuvre dont le nombre ne cesse de croître. Des besoins permanents se font présents en dépit des mesures d'automation et de rationalisation, des besoins qui découlent d'une importante implantation commerciale, industrielle, et des services, à cause d'un phénomène de macrocéphalie à l'instar de celui de Lisbonne.

L'industrialisation, perçue comme étant importante pour l'économie et la société des pays en développement, car elle permet des mutations sociales et psychologiques et accélère la promotion économique, est en pleine essor au Mozambique. Lourenço Marques, ainsi que ses bourgs satellites, présentent les conditions idéales pour une expansion industrielle rapide (géographie locale favorable, infrastructures, marché interne croissant, et présence de main d'œuvre qualifiée).

Par ailleurs, l'importante expansion de la construction civile dont les investissements dépassent ceux de l'industrie demeure la source importante d'absorption de la main-d'œuvre rurale non qualifiée. Le secteur des transports, tel que le port de Lourenço Marques, offre également des nombreuses embauches (non qualifiés et illettrés). Mais c'est dans le secteur des services que l'embauche trouve son épanouissement. En effet, le nombre des employés de maison (*domestiques*) est deux fois supérieur à celui des travailleurs industriels. Mais, parmi les indigènes urbanisés, le tertiaire²⁰ (constitué pour l'essentiel des semi qualifiés ou non qualifiés, employés comme gardiens, servantes, employés de maison, vendeurs ambulants, cireurs, porteurs, balayeurs) présente de caractéristiques différentes de celui présent au sein des populations évoluées, constituées par des agents qualifiés employés dans l'administration publique, la comptabilité, la santé, la justice, les soins personnels, et l'éducation. Le tertiaire dit *primitif*

¹⁹ FERREIRA A. R, op. cit., p. 231.

²⁰ Celui-ci est également appelé *tertiaire primitif* et la langue portugaise plutôt que l'instruction reçue était la condition pour que les indigènes puissent être embauchés en ville. Mais au cours du temps, avec la demande croissante d'une main d'œuvre disposant d'un meilleur niveau et une progressive mécanisation des opérations industrielles, l'offre d'embauche des travailleurs sans instruction ni qualification s'est ralentie.

connaît ensuite une dynamique grâce au perfectionnement des acquis, l'augmentation du niveau d'intégration en ville et l'ascension à une échelle sociale et économique²¹.

A Lourenço Marques (à l'instar d'autres villes d'Afrique subsaharienne) des indigènes (hommes ou femmes) participent activement aux activités économiques de la ville à travers le petit commerce. La multiplication de petits négoce, souvent informels, est liée à la difficulté des chefs de famille, parmi lesquels un nombre important des femmes (célibataires, divorcées, veuves...), à trouver un emploi salarié. Cinq catégories de commerçants (*vendedores*) peuvent être distinguées : les premiers en petit nombre, possèdent des établissements commerciaux dans des édifices en dur et payent les licences d'activité (contribution commerciale et industrielle selon la loi)²², les deuxièmes sont ceux dont les établissements sont en matériaux précaires et ont un chiffre d'affaires bas (en zone suburbaine ou rurale),²³ les troisièmes sont installés à l'intérieur des marchés de la ville (*mercados municipais*), des marchés de quartier ou des marchés en milieu rural. La municipalité a recensé entre 2 200 et 2 500 vendeurs, pour la plupart des femmes. Les quatrièmes sont installés dans les marchés dits *spontaneés*, la plupart en zone suburbaine. Les cinquièmes ont un marché éventuel instable. Ce sont pour l'essentiel des vendeurs ambulants qui s'installent sur les trottoirs ou croisements des rues (et proposent des fruits, boissons, charbon, cacahouètes grillées, noix de cajou, maïs grillé, moules,...).

Le métier de commerçant pour un indigène à Lourenço Marques comporte maintes difficultés : l'enchevêtrement des règlements et des textes de lois, concernant spécifiquement les indigènes, n'a pas permis à cette classe de commerçant de trouver un épanouissement financier. Certains avenants aux textes de lois ont été instaurés dans l'espoir de venir en aide aux commerçants²⁴, mais ces textes n'ont pas eu les résultats escomptés.²⁵

²¹ FERREIRA A. R, op. cit., pp. 325 et 326.

²² Diploma Legislativo n° 121 de 5 de Janeiro de 1929.

²³ Diploma Legislativo n° 2576, de 6 de Fevereiro de 1965.

²⁴ L'alinéa (d) de l'art. 9 do Regulamento da Contribuição Comercial e Industrial (Diploma Legislativo n° 121 de 5/1/1929) exonère les indigènes qui vivent de leur propre commerce, du paiement de toute taxe. En 1942, un Regulamento do Imposto Indígena (approuvé par la Portaria n° 4768, de 27/6/1942) exonère les indigènes du paiement de toutes taxes, licences, contributions administratives.

²⁵ Il faut attendre 1952 pour que la situation juridico-légale de l'activité commerciale effectuée par les indigènes soit clarifiée. Un natif noir peut dorénavant être commerçant à l'instar d'un européen, pourvu qu'il parle le portugais, qu'il s'abstienne des mœurs indigènes, qu'il ait une profession dans le commerce ou l'industrie ou qu'il ait une source de revenu. De plus s'il n'a pas un brevet primaire ou secondaire, s'il (elle) n'est pas femme ou fils d'une personne non indigène ou encore, s'il n'est pas enfant d'indigène et de non indigène, il devra alors prouver sa qualité de « *non indigène* » à travers une justification d'*assimilation*.

L'Estatuto dos Indígenas Portugueses (Decreto-Lei n° 39 666, de 20/5/1954) établit que dans les agglomérations des indigènes qui ne sont plus intégrés dans les organisations politiques traditionnelles, les relations commerciales entre les habitants, ou entre ceux-ci et les non indigènes, doivent être gérés selon la loi commune.

L'ensemble de ces textes de loi a protégé les commerçants indigènes contre les malveillants, mais a par ailleurs freiné le développement de ces mêmes commerçants.

En 1965, à la suite de l'abolition de l'indigénat (qui remonte à 1961), un amendement au Regulamento da Contribuição Comercial e Industrial du Diploma Legislativo n° 121 de 5/1/1929 fixe de taxes différents pour les activités (couturiers, coiffeurs, laveries, cordonneries, tentes, garages,...) réalisées dans des édifices précaires en zones suburbaine et rurale. D'autres textes de loi (Diploma Legislativo Ministerial n° 7, de 15/12/1965, et le Diploma Legislativo N° 2671, de

Groupe d'âges	Genres	Nombre d'habitants	Pourcentage
Jusqu'à 15 ans	Hommes et Femmes	68 000	34%
De 15 à 65 ans	Hommes	82 000	41%
	Femmes	48 000	24%
En dessus de 65 ans	Hommes et Femmes	2 000	1%

Fig. V.26: Répartition des indigènes par groupes d'âge et par genre.

Source : FERREIRA A. R, op. cit., p. 341.

La distribution de cette population indigène (de 15 ans à 65 ans), selon les branches d'activités en 1930 et en 1960, se présente comme suit.

Classement International Type des Activités Economiques	1930		1968	
	Nombre	%	Nombre	%
Pêche	?	-	300	0,2
Industries extractives	?	-	200 a)	0,2
Industries de transformation	1 554	5,5	19 500	15
Agriculture	67	0,2	?	
Constructions et Travaux Publics	?	-	11 000	8,5
Electricité, l'eau, gaz et l'assainissement	?	-	2 000 b)	1,5
Commerce, Banques, Assurances et Opérations immobilières	223	0,8	12 000 e)	9,2
Transports, entreposage et communications	2 645	9,4	11 200 c)	8,6
Administration Publique	571	2,0	8 400	6,5
Force publique (<i>Força pública</i>)	1 009	3,5	?	
Services aux Collectivités et aux entreprises et services de récréation	?	-	4 100	3,2
Services personnels	?	-	30 000 d)	23
Etudiants	?	-	1000	0,8
Domestiques	19 322	68,3	27 500 f)	21,1

4/1/1966) sont mis en application visant à contribuer au développement des petites activités des indigènes des zones suburbaines.

Chômeurs	186	0,7	2 200	1,7
Handicapés (inválidos)	?	-	600	0,5
Autres	2 701	9,6	-	
Total	28 278	100	130 000	100

Fig. V.27: **Distribution des indigènes par branches d'activité**

a) Employés dans les salines. b) Inclus 1 000 travailleurs des services d'assainissement de la Municipalité. c) Inclus les porteurs et les travailleurs des Ports et Chemin de Fer. d) Pour l'essentiel des domestiques (desquels 7 000 sont des femmes). e) 5 000 sont pour la plupart des femmes qui s'occupent du commerce. f) 11 000 de ces domestiques s'occupent également de l'agriculture et, de façon éventuelle du petit commerce de bois, charbon, boissons traditionnels et des aliments. Source : FERREIRA A. R, op. cit., p. 342.

En 1930, sont réservés aux indigènes, pour l'essentiel des emplois (68,3%) de domestique au service des portugais, emplois qui sont partagés entre les deux genres. Viennent ensuite les transports (9,4%) et l'industrie (5,5%). Le nombre d'indigènes non actifs (186) paraît dérisoire, cela s'explique par les mesures restrictives imposées par les portugais à l'entrée en ville des indigènes.

Entre 1930 et 1968, les activités dans lesquelles les indigènes trouvent à s'embaucher se diversifient. Si les emplois de domestiques représentent 44% du total, les emplois dans l'industrie (15%), et dans la construction (8,5%) croissent rapidement.

2.4- Emplois et professions des différents groupes ethniques

Pour comparer les emplois et les professions occupées par la population noire à ceux des autres groupes ethniques, il convient d'avoir recours à des statistiques disponibles à l'échelle de l'ensemble de la province.

Branches d'activité	Origines ethniques											
	Jaunes		Blancs		Indiens		Noirs		Métisses		Total	
	Nmbr	%	Nmbr	%	Nmbr	%	Nmbr	%	Nmbr	%	Nmbr	%
Agriculture, sylviculture, chasse et la pêche	22	6	574	2,8	92	3,6	41 702	19,8	123	5,3	42 513	17,9
Industries extractives	24	6,5	166	0,8	6	0,2	17 713	8,4	9	0,4	17 918	7,6
Industries de transformation	182	48	3 561	17,6	314	12,2	15 431	7,3	842	36,3	20 330	8,6
Constructions et Travaux Publics	64	17	1 779	8,8	171	6,7	11 038	5,2	104	4,5	13 156	5,6
Electricité, l'eau, gaz et l'assainissement	1	0,3	220	1,1	6	0,2	876	0,4	24	1	1 127	0,5
Commerce, Banques, Assurances et Opérations immobilières	7	2	5 092	25	1 405	54,7	7 709	3,6	460	19,8	14 673	6,2
Transports, entreposage et	61	16,2	3 159	15,6	184	7,2	9 811	4,6	359	15,5	13 574	5,7

communications												
Services	2	0,5	5 650	27,8	378	14,7	31 432	14,8	396	17,1	37 858	16
Activités mal définies ou ignorés	13	3,5	91	0,5	12	0,5	75 287	35,7	3	0,1	75 406	31,9
Total	376	100	20 292	100	2 568	100	210 999	100	2 320	100	236 555	100

Fig. V.28: **Répartition par branches d'activité et par origines ethniques de la population active en 1960**

Source : Direcção Provincial dos Serviços de Estatística Geral, *III Recenseamento Geral da População na Província de Moçambique*, Vol. 1°, Distrito de Lourenço Marques, Ano 3°, 1960, p. VI.

Les populations noires occupent des emplois dans le secteur de l'agriculture et de la pêche (41 702 soit 19,8%) et dans une branche dite des « *activités mal définies ou ignorées* ». Cette branche regroupe – on peut l'imaginer – les emplois de domestique et ceux du secteur informel (75 287 soit 35,7%). Les actifs d'origine européenne se repartissent de manière équilibrée entre l'industrie (3 727 soit 18,4%), la construction (1 779 soit 8,8%), le commerce (25%) et les services (27,8%). Une répartition voisine se retrouve chez les métis, alors que les indiens travaillent de manière privilégiée dans le commerce et les services.

La répartition par groupes de profession permet de mieux appréhender la dynamique d'intégration prudente des *noirs* dans l'économie de Lourenço Marques. D'abord intervient une absorption par l'économie monétaire d'une partie croissante de main-d'œuvre originaire du secteur d'autosubsistance au profit des postes de *travailleurs, d'ouvriers spécialisés et non spécialisés* (81 852), de *domestiques* (52 927). Ensuite l'on constate que les *noirs* restent favorables au secteur économique primaire, tel que la profession d'« *agriculteurs, pêcheurs, chasseurs, sylviculteurs et travailleurs équivalents* » (59 355) mais dont le nombre est revu légèrement à la baisse. Les *blancs* en revanche n'adhèrent pas à la profession de *domestiques* et se concentrent dans des activités, qui se polarisent au même niveau, tels que : *ouvriers qualifiés spécialisés et non spécialisés* (4 866), *employés de bureau* (4 833), et suivi par la profession de *commerçants et vendeurs* (2 949). Les *indiens* à leur tour qui sont presque tous de *commerçants* (1 192) sont en nombre inférieure aux *blancs* (2 949) et aux *noirs* (2 770). Cela montre également qu'en amont de l'accès au marché du travail à Lourenço Marques dont les professions tendent à être de plus en plus diversifiées, un tri par types ethniques est imposé, au profit des *blancs* en haut de l'échelle, les *noirs* en bas d'échelle, et au milieu d'échelle se trouvent les *indiens*, les *métis* et les *jaunes*.²⁶ Enfin, si pour les *noirs* l'ouverture au marché du travail s'oriente d'abord vers le secteur économique primaire suivi par le secteur tertiaire, pour les *blancs* (qui représentent 10% de *noirs* en population active) le privilège reste ancré au secteur tertiaire. Les professions clefs de

²⁶ Les données présentées dans le tableau ci-après visent une interprétation en terme de proportion entre les différentes ethnies présentes dans la ville et ne doivent pas être perçues comme des chiffres exacts car depuis 1950 un nouveau décret redéfinit le périmètre de Lourenço Marques et ajoute une série de communes au dit district de Lourenço Marques. Ce recensement prend justement en considération le nouveau découpage du district de Lourenço Marques.

la ville restent l'apanage des *blancs*, et ils assurent le levier de l'évolution et du développement de Lourenço Marques.

Groupes de professions	Origines ethniques					
	Jaunes	Blancs	Indiens	Noirs	Métisses	Total
Personnes à profession libérale, technicien et équivalent	9	2 295	77	623	167	3 171
Directeurs et personnel administratif cadre supérieur	25	1 324	149	47	21	1 566
Employés de bureau	19	4 833	442	4 871	363	10 528
Commerçants et vendeurs	167	2 949	1 192	2 770	338	7 416
Agriculteurs, pêcheurs, chasseurs, sylviculteurs et travailleurs équivalents.	77	534	61	59 355	96	60 123
Mineurs, ouvriers de carrières de pierre et équivalent	1	52	4	5 577	2	5 636
Travailleurs des transports et communications	3	1 944	67	3 272	270	5 556
Ouvriers qualifiés spécialisés et non spécialisés	60	4 866	435	54 586	995	60 942
Travailleurs spécialisés des services, des sports et activités de récréation	16	1 398	106	27 266	71	28 857
Domestiques et personnes de la famille	?	?	?	16 239	?	16 239
Domestiques rurales	?	?	?	36 688	?	36 688
Personnes ayant une profession mal définie ou ignorée	?	11	2	?	1	14
Total	377	20 206	2 535	211 294	2 324	236 736

Fig. V.29: Les actifs par groupes de profession et par groupe ethnique (1960). Source : Direcção Provincial dos Serviços de Estatística Geral, *III Recenseamento Geral da População na Província de Moçambique*, Vol. 1^o, Distrito de Lourenço Marques, Ano 3^o, 1960, p. VI.

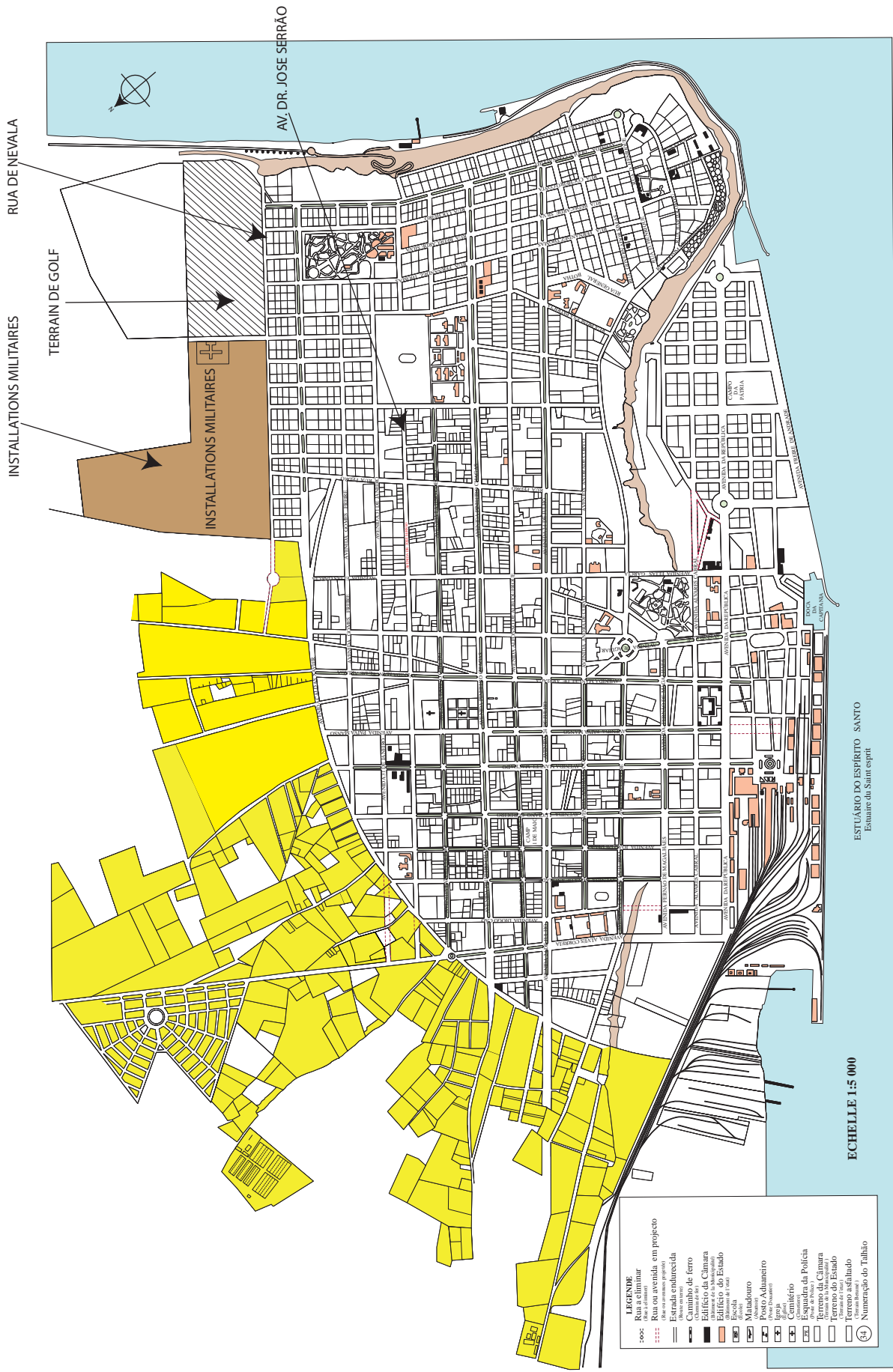
* * *

La décennie de 1960 témoigne pour Lourenço Marques d'un franc développement. Il y a une diversité d'activités économiques, des infrastructures de toute sorte sont érigées, l'économie se révèle en plein essor, et la croissance de la population est rapide (grâce au solde naturel mais surtout au solde migratoire, qui conduit au besoin de plus d'espace), et une préoccupation d'instaurer de plans de ville pour ordonner les extensions du périmètre. Donc cette décennie à l'œuvre est pour les portugais à Lourenço Marques l'âge d'or, car il s'agit du seul moment où l'on constate un véritable équilibre au niveau de l'évolution de la ville, mais ce au détriment des indigènes qui restent refoulés à la périphérie.

3- La structuration de la ville et de ses espaces publics

La période qui va jusqu'à 1952 se caractérise par la consolidation de la structure urbaine, définie par les tracés régulateurs, qui orientent la croissance de la ville. À ce stade de développement, Lourenço Marques se présente comme une ville structurée : un tracé de voies consolidé, un périmètre urbain clairement délimité par une voie de ceinture, un découpage fonctionnel en quartiers bien définis, qui distingue les zones résidentielles, commerciales, industrielles, de loisirs, ainsi qu'une zone officielle avec Hôtel de Ville, édifices publics, monuments et tous les équipements nécessaires (écoles, hôpitaux, stades sportifs) au fonctionnement correct d'une ville. Parallèlement, dans la périphérie de la ville, se développe une occupation irrégulière et spontanée, assise sur la logique des structures préexistantes (voies de ceintures, chemins, lotissements) et cette occupation est alimentée par une migration issue de l'exode rural. Les bâtis ont un caractère éphémère, dit *en roseau*. Ainsi Lourenço Marques acquiert un nouveau visage urbain, ce qui, selon un haut commissaire au Mozambique, n'en fait pas pour autant une grande ville : « *Lourenço Marques n'est pas, pour l'instant, une grande ville ; c'est plutôt une petite ville, très petite, si au lieu de considérer l'aire qui lui est réservée, on considère sa population [...]. Dans aucune ville d'Europe, il n'y a des longues avenues comme celles de Lourenço Marques, avenues qui sont plus longues que les rues de Vaugirard, de l'Université et de Rivoli, à Paris. Lorsque ces avenues seront bordées de bâtiments, c'est-à-dire, lorsqu'elles ne seront plus des routes pour devenir des rues, alors oui, Lourenço Marques sera, peut-être, la plus grande ville africaine, en dessous de l'Équateur, et probablement la plus belle, si ses édifices ont une grandeur, un aspect, un style.* »²⁷. Lourenço Marques connaît une occupation dense qui va jusqu'à l'avenue Dr. José Serrão (actuellement l'av. Emília Dausse). Au nord de cette avenue, il y a une occupation plus dispersée, composée d'une caserne, d'établissements militaires et d'un terrain de golf, situé au Nord de la rue de Nevala (cf. [Fig.V.1] ci-après). Au Nord et au Nord-est du boulevard de ceinture l'occupation s'intensifie également.

²⁷ « *Lourenço Marques não é, por enquanto, uma grande cidade ; é mesmo uma pequena cidade, muito pequena, se em vez de considerarmos a area que lhe está reservada, considerarmos a população que de facto contem [...]. Em nenhuma cidade da Europa ha avenidas extensas como as que estão marcadas na area de Lourenço Marques, muito mais compridas que as ruas de Vaugirard, Université e Rivoli, em Paris. Quando estas Avenidas forem bordadas de predios, isto é, quando deixarem de ser estradas para serem ruas, então sim, Lourenço Marques será, talvez, a maior cidade africana, abaixo do Equador, e porventura a mais bonita, se as suas edificações tiverem grandeza, tiverem gosto, tiverem estilo.* » SOUSA, « Moçambique », *Documentário Trimestral*, N° 43, p. 5, cité par J. Morais, op. cité, p. 129.



Titre	PLAN DE LA VILLE DE LOURENÇO MARQUES ET FAUBOURGS	Année : 1940
Source	A.H.M.	
Reconstitution	INTERPRETATION DE L'AUTEUR (T VALES SUR LA CARTE ORIGINALE)	Année : 2005

3.1- Le réseau routier régional

Le réseau routier s'est développé à l'échelle régionale. Une hiérarchie des voies est définie depuis 1945, assurant le raccordement de Lourenço Marques aux différents lieux importants au sud de la province, avec la frontière mais aussi avec les différents pôles urbains du pays. Lourenço Marques s'inscrit dans ce réseau régional à travers des communications terrestres assurées par des routes de 1^{er} et 2^{ème} ordres.

<i>Type de classement</i>	<i>Type de voie communication</i>
Routes de 1^{ère} ordre	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Route n° 1</i> – L.M. – Rio Save. A travers Vila Luiza, Manhiça, Macia, João Belo, Zavala, Inharime, Morrumbene, Massinga,... • <i>Route n° 2</i> – L.M. – Goba – Frontière avec le Swaziland. A travers Umbeluzi, Boane... • <i>Route n° 3</i> – Impaputo [?] – Namaacha. • <i>Route n° 4</i> – Movene – Ressano Garcia (frontière avec le Transvaal). Commence du Km 33 de la Route n° 2, à travers Moamba et termine en Ressano Garcia. • <i>Route n° 5</i> – Commence au Km 27,5 de la Route n° 2 et suit vers Catuane (la frontière avec le Natal). Fait l'objet de construction, restant à faire les principaux ouvrages d'art. Traverse la partie Ouest de la réserve de chasse de Maputo. • <i>Route n° 6</i> – Lindela – Inhambane. Passe à travers l'établissement commercial de Jangamo, siège du Poste Administratif de Jangamo. • <i>Route n° 7</i> – Commence à Xinavane et croise la Route n° 1 au km 120.
Routes de 2^{ème} ordre	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Route n° 41</i> – de la route n° 5 jusqu'à Bela Vista, siège de la circonscription de Maputo. • <i>Route n° 42</i> – Moamba à Xinavane, par Chinhanganine. • <i>Route n° 43</i> – Magude au Caniçado, par Chobela. • <i>Route n° 44</i> – Caniçado à Chongoene, par Chaimite, Chibuto et Malaisse. • <i>Route n° 45</i> – Malaisse à Chidenguel, par Manjacaze. • <i>Route n° 46</i> – Malaisse à Chidenguel à Manjacaze.
Voies ferrées	<p><i>L.M. – Ressano Garcia</i> – raccordement avec le Transvaal.</p> <p><i>L.M. – Goba</i> (le raccordement avec la Swaziland est effectué par camion).</p> <p><i>L.M. – Vila Luiza.</i></p> <p><i>L.M. – Guija</i> (un tronçon vers Xinavane qui commence de la gare ferroviaire d'Ungubana).</p>

Fig. V.30: **Type de classement et de voie de communication.** Source : Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques, pp. 16 et 17.



Fig. V.31: Réseau régional de communication. Source : PEUCM, 2010.

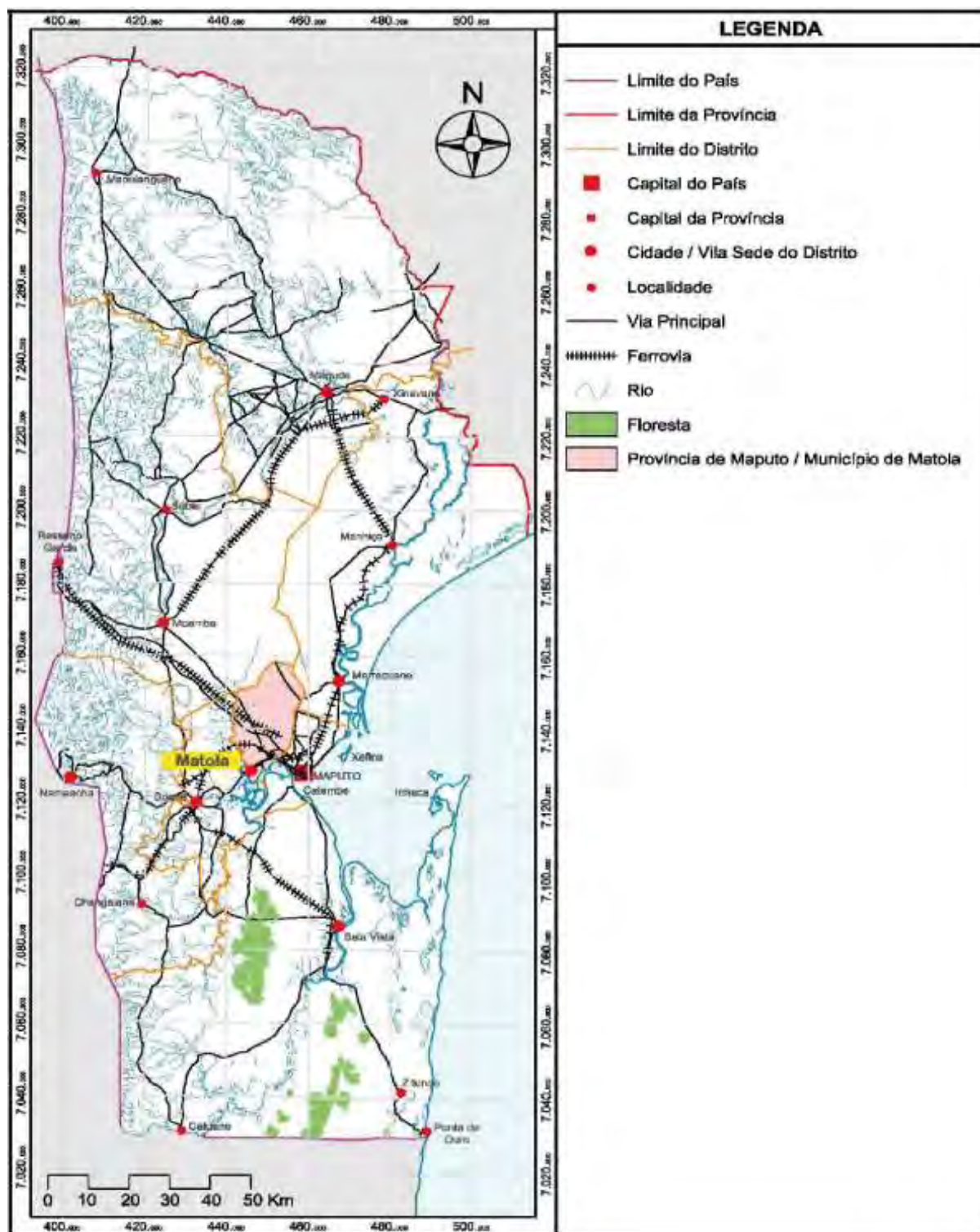


Fig. V.32: Réseau régional de communication. Source : PEUCM, 2010.

3.2- Le réseau viaire interne

Au niveau interne, Lourenço Marques possède un réseau principal dont l'ossature est fondée sur un tracé en maille orthogonale, orienté NO-SE pour les voies parallèles à l'Estuaire et NE-SO pour les voies perpendiculaires ou parallèles à la baie. La colonne vertébrale de cette

maille est l'Av. 24 de Julho²⁸, qui dessert différents quartiers, concerne toute la zone urbaine et assure un lien entre les zones résidentielles, d'activités et de services. Depuis le Polana et la Ponta Vermelha au Sud, elle traverse la zone du nouveau centre politique et administratif de la ville, jusqu'au boulevard de ceinture au Nord de la ville. Cette avenue se positionne parallèlement à l'avenue Pinheiro Chagas (Ed. Mondlane). Au Nord le pourtour est délimité par un boulevard de ceinture. Le réseau secondaire est encadré par l'*ossature* du tracé du réseau principal ; il dessert pour l'essentiel l'intérieur des quartiers, présente des dimensions moins importantes et joue un rôle de parcours de raccordement. Ce réseau constitue la base pour l'orientation du tracé des îlots.

4- Des quartiers clairement identifiés

4.1- Le noyau historique

S'il existe une tendance à spécialiser chacune des zones, une inéluctable mixité de fonctions finit par prévaloir, dans toute la ville, en commençant par le noyau historique, dénommé *Baixa* (109 ha). Celui-ci est organisé à partir du port maritime commercial (qui dessert le territoire du Mozambique et l'arrière-pays, l'Afrique du Sud en particulier) et est, pour l'essentiel, zone de commerces et de services. Quelques logements sont installés dans les cours en arrière des bâtiments, en étage supérieur ou encore dans des maisons-entrepôts. Le schéma des îlots est obtenu par dialogue entre des parcours édifiés progressivement. Les constructions sont pour l'essentiel implantées à l'alignement. Jadis, cette zone a abrité également le pôle politique et administratif de la ville, polarisé autour de la place 7 de Março. Cette zone est comprise entre l'av. da República et l'Estuaire de l'Espírito Santo.

²⁸ La colonne vertébrale de Lourenço Marques est l'Av. 24 de Julho, qui atteint 3 750m de long, deux surfaces de roulement, et passe par la cote d'altitude la plus élevée de la ville (dans l'Alto da Maxaquene).

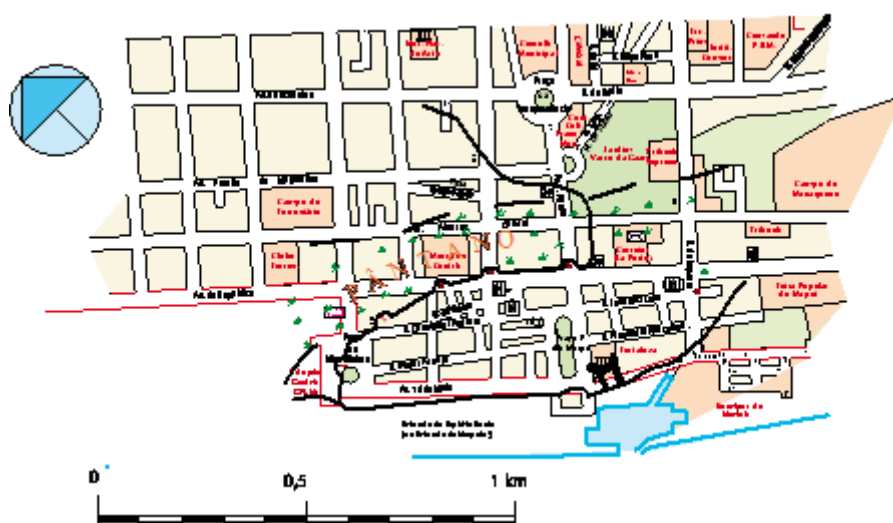


Fig. V.33: **Le noyau historique**. Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

La nouvelle zone de localisation des nouveaux bâtiments publics, à proximité de l'Av. da República (Av. 25 de Setembro), assure un rôle de soudure entre le noyau historique et la partie plus récente de la ville. Elle constitue un secteur d'extension du noyau historique, et accueille les nouveaux monuments, tels que la Poste, la Bibliothèque et le Marché Municipal. Par ailleurs, l'Av. Aguiar est projetée comme un *passeio público* (promenade publique), qui assure le raccordement du noyau ancien à la route vers la Ponta Vermelha, et qui est délimité par de belles constructions, au premier rang desquelles la résidence du gouverneur.

La *Baixa* ou Ville Basse demeure l'aire privilégiée d'implantation des commerces, des activités et des bureaux. Un immeuble moderne de quatre étages (dénommé Prédio Fonte Azul), autour de la Praça 7 de Março, est l'un des premiers édifices qui apportent à cette place une nouvelle échelle. La nouvelle composition urbaine est complétée par un autre édifice appartenant à la Capitania Buildings au sud de la place et une nouvelle forteresse. L'image moderne de la *Baixa* bénéficie à la fois du concours du secteur tertiaire, avec l'implantation de banques, de magasins, d'entrepôts et de garages, et de l'embellissement qui découle de la présence d'édifices qui datent du début du XX^{ème} siècle, qui comportent des colonnes métalliques et ont seulement un étage. Cette dernière typologie se retrouve dans l'ancien quartier des *indiens*, localisé entre la Rua Consiglieri Pedroso et l'Av. da República (25 de Setembro), quartier qui accueille de nombreuses petites échoppes. (cf. fig. ci-dessus).

4.2- Le Centre politique et administratif



Fig. V.34: **La nouvelle centralité**. Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

À Nord-Est de l'av. da República se trouve une zone qui se positionne comme le nouveau centre politique et administratif. Elle s'étend jusqu'à l'av. Pinheiro Chagas (actuellement l'av. Ed. Mondlane). Un bâtiment imposant, érigé en 1941 et revêtu de simili-granit abrite le nouveau Hôtel de Ville (*Paços do Concelho*). Cet équipement public occupe tout l'îlot (îlot-monument ou îlot-équipement²⁹), contribue à la richesse patrimoniale de la ville et renforce la lisibilité du dessin urbain. Il présente un style néo-classique, impérial, assorti des caractéristiques de la Renaissance. C'est une œuvre de l'architecte Carlos César dos Santos et des ingénieurs Franz Kaindl et Arnaldo Pacheco Pereira Leite. La place monumentale (Praça Mousinho de Albuquerque, actuellement Prç. da Independência) se présente comme une place circulaire, de 100 m de diamètre, avec une statue équestre du Commissaire du roi (*Comissário Régio*) qui a défait l'Empire de Gaza. Cette statue a été réalisée par l'architecte A. Couto et S. Almeida. Cette place a une fonction structurante dans le dessin urbain. À droite est installée la cathédrale (projeté par l'ingénieur F. e Costa), qui s'impose elle aussi en tant qu'un îlot-équipement. C'est un bâtiment comportant des

²⁹ Un îlot-équipement correspond, selon le concept de Panerai P. et all., à une situation où l'occupation de l'îlot se réduit à une seule parcelle et en conséquence à un seul bâtiment. PANERAI P., CASTEX J. et DEPAULE J.-C., *Formes Urbaines, de l'îlot à la barre*, Marseille, Éditions Parenthèses, 1997, p. 182.

lignes modernes en béton armé. L'ensemble de ces bâtiments d'exception contribue à la consolidation des valeurs de la nouvelle urbanité, et en fait une *centralité de scène*. C'est une zone pour l'essentiel administrative et politique, qui possède aussi un important parc de logements, dans des maisons isolées mais principalement dans des édifices en hauteur, disposant d'une cour intérieure. Les maisons types ont des annexes (garage et chambres pour les employés de maisons) dans leurs enceintes, en général ont deux chambres, salle à manger, salon, armoire à provisions, toilette et douche, garde-manger et la cuisine.

Le noyau historique et le nouveau centre ont ensuite fusionné, permettant ainsi une cohabitation d'édifices qui ont des styles différents et appartenant à des époques différentes, mais le cadre normatif cherche à préserver un sens d'unité que possède la *Baixa*. Ainsi les retraits de constructions par rapport l'alignement sont interdits, de manière à distinguer le centre du reste de la ville où est répandue la construction en retrait par rapport la voie publique et la présence des jardins d'agrément devant la maison. La zone commerciale connaît un nouveau panorama à partir des années quarante, où les normes ont changé et où le nombre d'étages autorisé est fixé à cinq. La fusion des deux zones n'empêche pas chacune d'elles de jouer de son rôle : officiel et politico-administratif pour une, et de commerces, services, portuaire, pour l'autre. La première présente une centralité de scène et la deuxième une centralité de flux.

4.3- Les zones résidentielles de la Ponta Vermelha et du Polana

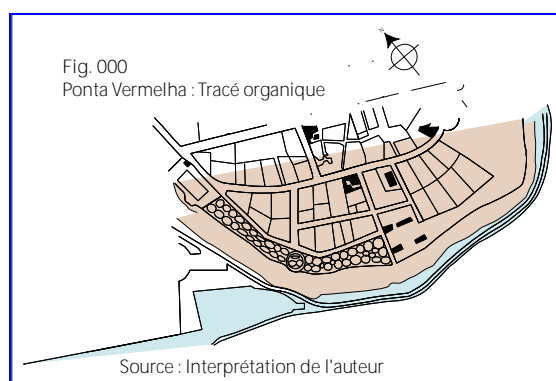


Fig. V.35: Ponta Vermelha. Tracé organique

Au Sud-est de la ville, se trouve le promontoire de la Ponta Vermelha (création initialement anglaise de 210 ha, annexé à la ville à la fin du 19^{ème} siècle) et la zone du Polana (263 ha). Ce sont des quartiers créés comme des structures résidentielles sur des zones saines de la ville réservés aux ressortissants européens. Les maisons isolées comme les immeubles de logements ont des annexes (garage et chambres pour les employés de maisons) dans leurs enceintes. Les logements en général ont deux chambres, salle à manger, salon, armoire à provisions, toilette et

douche, garde-manger et la cuisine. Le promontoire de la Ponta Vermelha présente à la fois un tracé organique (initial) avec des îlots à parcelles convergentes, juxtaposé ensuite à une maille orthogonale. C'est la zone également touristique où habite une population aisée, et les habitations sont de maisons isolées, en dur et des chalets en bois et zinc. Deux hôtels imposants (Cardoso et Polana) sont installés respectivement à l'Ouest et à l'Est du quartier. Si pour l'essentiel la Ponta Vermelha comprend de îlots de petite taille et présente une maille serrée (situation de « *nodalité* » d'après G. Canniggia et G.L. Maffei), le dialogue avec le quartier du Polana s'effectue par des îlots de plus grande taille et une maille plus distendue (plus grande *antinodalité*)³⁰, qui abrite notamment l'Hôpital Miguel Bombarda (actuellement l'Hôpital Central de Maputo), qui a été la *maternité pour les indigènes* en 1930.

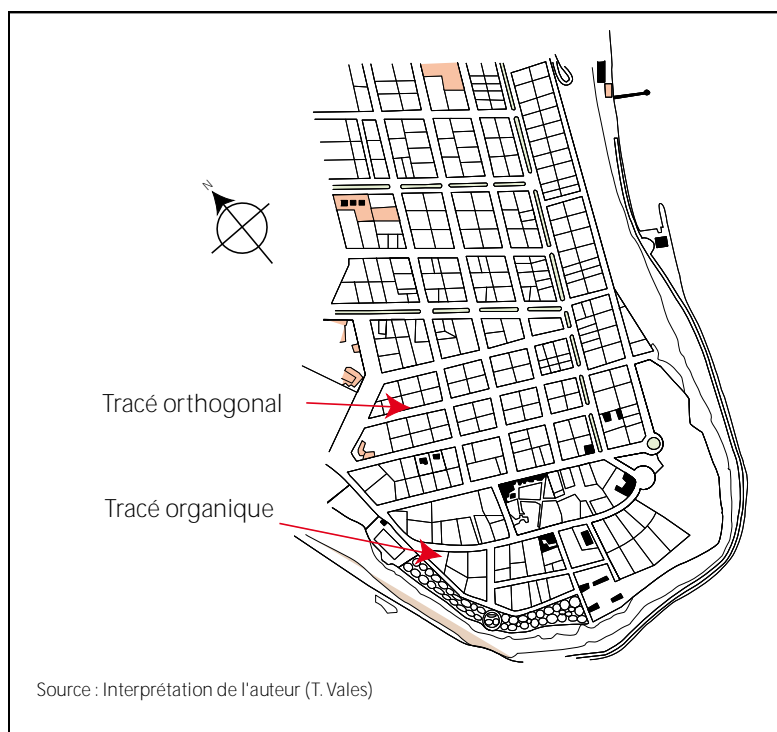


Fig. V.36: La Ponta Vermelha et son extension

4.4- Les quartiers populaires

Au Nord-est de la ville se trouvent les quartiers Central et l'Alto-Maé (165 ha). Le quartier Central a un nombre important de maisons en bois et zinc, avec des terrains adjacents en friche, un certain délaissement et une moindre propreté. Y habitent principalement des commerçants indiens. Sur le quartier Alto Maé, il y a une mixité d'habitations provisoires en bois et zinc ou en

³⁰ CANIGGIA G., MAFFEI G.L., *Composition architecturale et typologie du bâti. 1. Lecture du bâti de base*, Versailles: Ecole d'Architecture de Versailles, Pierre Larochelle, Ville Recherche Diffusion, 2000, p. 202.

ciment. La densité de la population présente des taux bas (3 habitants par habitation). Cela montre que les plus grandes transformations au niveau de l'occupation de l'espace n'ont pas lieu dans les zones résidentielles. Du point de vue spatial, ce qui fait la spécificité de ces quartiers, c'est le qu'ils résultent d'un découpage géométrique du territoire effectué par l'administration préalablement à une série de recensements, qui connaissent leur terme en 1950³¹. Les normes d'urbanisme (*posturas municipais*) remontant à 1921³² mettent fin à l'époque du bois et zinc³³, favorisent l'introduction d'un nouveau langage de maisons portugaises³⁴ et l'évincement du *style colonial*, importé jusque-là d'Afrique du Sud. Les maisons ont des annexes dans leurs enceintes, pour abriter les employés de maison. Par la suite l'on assiste à la construction d'édifices modernistes, au-delà des styles revivalistes.

4.5- Les quartiers indigènes

L'occupation des zones suburbaines (138 ha) est faite dans le sens Nord et Nord-Ouest, et conduit à la formation d'extensions irrégulières, sans tracés régulateurs préalables. Deux quartiers font exception : Xipamanine et Munhuana (Fig. V.37: ci-après) qui témoignent d'une volonté d'ordonner l'aménagement des aires suburbaines, à un moment où l'occupation n'est dense qu'à proximité du premier boulevard de ceinture. La *Câmara Municipal*, dans le cadre d'une politique d'assimilation des autochtones, cherche à leur offrir des lieux d'habitations, qui doivent revêtir un caractère éphémère pour ne pas obérer le développement futur de la ville européenne³⁵.

³¹ Tels que, la Ponta Vermelha (209,725 hectares), la Polana (262,5 ha), l'Alto Maé (165,225 ha), la Baixa (108,74 ha) et l'aire suburbaine (137,6 ha). Ibid., p. 22, cité par J. Morais, op. cité, p. 143.

³² « [...] Art. 2. Dans le pourtour de la ville ou dans les établissements localisés dans le périmètre municipal, sont interdites les constructions en bois et zinc ou encore en fer, à l'exception de l'aire limitée à l'Est par l'Av. Alves Correia, au nord, par l'Av. 5 de Outubro et l'ancien chemin de la Missão de S. José de Lhanguene jusqu'à l'abattoir, et au Sud-Ouest, par l'Estrada das Estâncias à partir de l'abattoir jusqu'à l'Av. Alves Correia. Les constructions en bois et zinc, ou seulement en fer, seront permises sur cette aire quand elles sont destinées exclusivement à des entrepôts... ». (Câmara Municipal de Lourenço Marques – Posturas Municipais, p. 88).

³³ L'action de Brito Camacho en est pour beaucoup dans l'évincement de ce bâti perçu comme insalubre. B. Camacho souligne qu'«abondent encore des maisons en bois et zinc, et beaucoup de ces maisons, celles à loyer bas, sont pires que les paillotes. [...] Il faut raser toutes ces petits antres [...]». Camacho, 1925, p. 23, cité par MORAIS J., op. cité, p. 143.

³⁴ LOBATO A., «Quatro estudos e uma evocação para a história de Lourenço Marques», Lisboa, *Estudos Moçambicanos*, 1961, A.H.U.L. 1491, cité par MORAIS J., op. cité, p. 143.

³⁵ La zone suburbaine de Lourenço Marques fait l'objet d'une étude de l'urbanisation, ainsi la Commission Municipale décide d'exonérer les indigènes des charges qui lui sont dues, lors de la remise des autorisations des permis de construire, ceci pour les constructions réalisées par les indigènes. Par ailleurs, les maisons doivent être en bois et zinc ou d'autres matériaux similaires, doivent être démontables et ne peuvent pas être fixés au sol de façon permanente. L'emprise au sol ne doit pas dépasser 35 m², elles doivent être éloignées de 150 m de toutes voies publiques. Enfin, chaque indigène ne peut avoir qu'une seule maison. (« Edital » du 07.03.1934, *Boletim Oficial* N°11 du 14.03.1934.

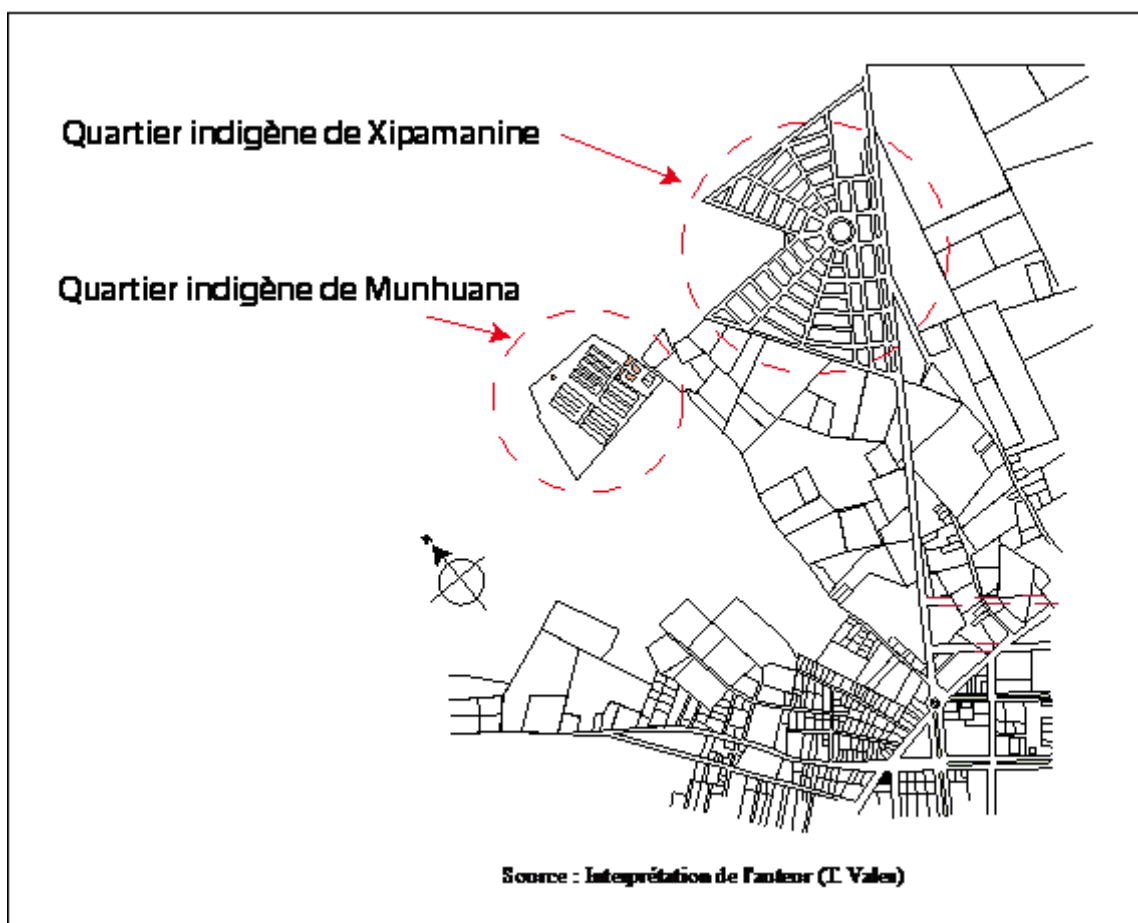


Fig. V.37: Les occupations indigènes régulières

Xipamanine, dont la création remonte aux années 1920-1930, comporte un tracé similaire aux autres quartiers indigènes, y compris le quartier indigène du *plan Araújo*. Il est localisé au Nord de la ville, le long de la route de Lydenburg, il intègre un petit centre composé par un des plus anciens marchés de la ville, une école et quelques bâtiments publics. *Munhuana*, un autre quartier indigène, est également déjà présent en 1940 et présente un tracé radioconcentrique, qui converge vers une place centrale circulaire, où se concentrent les équipements publics du quartier.³⁶ Au fur et à mesure que ces quartiers suburbains (créés par la ville et ceux encadrés par les missions) s'installent, ils acquièrent progressivement un statut de permanence, ce que conduit la municipalité à les intégrer dans la gestion de la ville³⁷, par le biais de la création et de l'extension d'infrastructures urbaines. Lourenço Marques connaîtra ensuite une consolidation de l'occupation urbaine préexistante et un renforcement des structures privées (lotissements, bâtis,

³⁶ Plusieurs écoles sont remises aux missions chrétiennes qui jouent un rôle d'importance pour la structuration de ces quartiers périphériques. Une des occupations les plus anciennes de Lourenço Marques est la Mission de São José de Lhanguene. Remontant à la fin du XIX^{ème} siècle, elle acquit au début du siècle suivant des terres à l'Ouest de la ville. Ainsi, pendant une longue durée, elles se situent à la périphérie de la ville, conduisant ainsi à la création d'un des quartiers suburbains les plus anciens de Lourenço Marques. Tel est également le cas de la Mission de Sant' Ana dont le rôle vise l'évangélisation et l'assimilation des autochtones.

³⁷ Acta da Câmara Municipal, n° 32, de 22.07.1930.

commerces, activités,), et publiques (infrastructures/équipements, voirie et réseaux), en particulier dans le cadre d'une *mise en relief* de l'image urbaine, et ce suite de la définition les décennies précédentes, des limites des périmètres urbains et suburbains de Lourenço Marques.

5- L'embellissement de la ville

5.1- De rares jardins publics

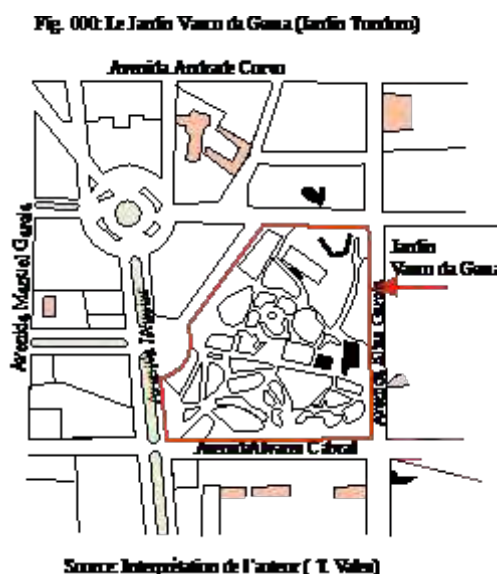


Fig. V.38: Le Jardin Vasco da Gama (Jardin Tunduru)

Lourenço Marques possède, à ce stade de développement, très peu de jardins : Le jardin de la place de D. Vasco da Gama (qui abrite le Mercado Municipal, un bâtiment néo-classique d'inspiration anglo-saxonne) et le jardin Municipal (jardin Tunduru) sont les seuls espaces verts publics de Lourenço Marques. Mais, la structure verte de la ville comporte également des potagers et des jardins d'agrément dans les enceintes des maisons, créés à l'initiative de privés. Les formes les plus élaborées de ces jardins sont localisés au Polana et à la Ponta Vermelha, où résident la population étrangère et les couches sociales aisées. Le *Jardin Municipal* (jardin Tunduru), dont la création est l'œuvre du paysagiste anglais Thomas Honey, bénéficie d'une continuité des travaux de jardinage. L'importance de ce jardin³⁸ dans la structure publique de la ville est évidente du fait de son ancienneté et parce qu'il s'affirme comme l'unique jardin public du centre-ville. L'extension envisagée et l'utilisation du terrain situé en face n'arrivent pas à concrétisation, à

³⁸ A l'intérieur du jardin il y a des serres, un terrain de tennis et deux édifices, à part le bâtiment *vila joia*. La surface totale du jardin est de 64 000m² et celle occupée par les terrains de sport et les bâtiments est de 6 600m², c'est-à-dire 10% de la surface totale.

cause de l'incapacité de la Ville et de l'administration à faire face à la spéculation foncière. En plus de la transformation de la Praça 7 de Março (avec une composition géométrique élaborée) et de l'extension du Jardim Municipal, d'autres espaces verts publics sont créés, tels que le Parque José Cabral (Parque dos Continuadores), le Campo 28 de Maio, le Parque Silva Pereira (Jardin des Professeurs). Ces interventions visent à apporter les équipements nécessaires au bon fonctionnement des zones résidentielles, même si certains, au cours des années quarante, pensent que les espaces verts restent encore insuffisants ³⁹. Le jardin *des professeurs* remonte aux années 1927-1937, et est conçu à destination des enfants (*parque infantil*), il a une surface de 18 000m² et est localisé entre le coteau de la Maxaquene et l'Hôtel Cardoso. La morphologie des terrains adjacents au jardin, le versant en particulier, rend difficile l'accès aux enfants, et ce jardin entre de plus en plus en complémentarité avec le Lycée Salazar (École Secondaire Josina Machel). Sa configuration découle de l'extension de l'îlot jusqu'au coteau, s'y ajoute le choix d'une médiane de l'îlot en tant qu'axe de symétrie du dessin⁴⁰.

Fig. 000: Le Parc José Cabral (Parque dos Continuadores)



Source: Interprétation de l'auteur (T. Vales)

Fig. V.39: Le Parc José Cabral (Parque dos Continuadores)

³⁹ « Os jardins públicos que existem são deficientes de superfície, de espécies cultivadas e de composição artística, exceptuando, até certo ponto, o Jardim Vasco da Gama. », Sousa, « Moçambique », *Documentário Trimestral*, N° 45, p. 33, cité par MORAIS J., op. cité, p. 141.

⁴⁰ SOARES-ZILHÃO, 1937, p. 19, cité par MORAIS J., op. cité, p. 141.



Fig. V.40: Le jardin de la Praça 7 de Março (Praça 25 de Junho). Source : A.H.M.)

Les espaces verts et l'arborisation de la ville, avec recours aux acacias colorés⁴¹, une gamme chromatique propre à Lourenço Marques, remonte aux années 1927 et l'initiative en revient à Guilherme J. F. Melquíades, qui pense que la création des espaces verts est complémentaire à l'urbanisme et doit associer un souci esthétique et une réponse aux besoins de loisir. Au Mozambique, la création de jardins publics et privés au début du XX^{ème} siècle fait appel à une flore nouvelle qui fait référence aux modèles culturels des voisins anglais, arabes et indiens. Les espaces privés, dont la création remonte au XIX^{ème} siècle, sont rudimentaires : dans de petites enceintes, sont cultivées des plantes alimentaires et médicinales par les *baneanes* ou banians (une population originaire des Indes), alors que les européens préfèrent les plantations horticoles dénommées *machambas*, les potagers et plus rarement les jardins d'agrément. Si au Portugal et au Brésil, le jardin botanique et la place jardinée sont déjà, au cours du XVIII^{ème} siècle, présents dans les villes, à Lourenço Marques ils apparaissent au XIX^{ème} siècle. La Praça 7 de Março (25 de Junho), la Praça Mac-Mahon (dos Trabalhadores) sont les premières à bénéficier des plantations d'arbres. Les jardins des places Vasco da Gama et do Mercado ont progressivement disparu, de même que les petits jardins créés par les *banians* ou les européens, qui ont déserté la zone du

⁴¹ L'*ucanho*, la *mafurreira* [*trichilia emetica*], le *cajueiro* [anacardier] et le manguier, quelques uns ayant plus de cent ans, constituent les espèces les plus anciennes et les plus disséminées sur la région. Les eucalyptus et les casuarines sont les premières espèces utilisées pour l'arborisation des voies routières. Elles sont plantées par exemple tout au long de du boulevard sud, un axe qui assure le raccordement entre la Ponta Vermelha et la Costa do Sol.

centre ancien.

L'introduction de casuarines et d'eucalyptus dans le quartier de Maxaquene remonte au XIX^{ème} siècle, et il faut attendre le début du siècle suivant, pour assister à une diversification des espèces plantées. Des nouveaux jardins sont entre temps créés pour suivre le développement urbain de la ville. Autour de 1928, les Services d'Agriculture créent le Parque José Cabral (Parque dos Continuadores) sur le Polana, à proximité de l'Observatoire de météorologie. Il est rendu à la *Câmara Municipal* autour de 1932, conformément à l'accord ratifié par The Eastern & South African Telegraph Company Limited et le Gouvernorat Général en 1907. Celui-ci conduit à l'échange des parcelles entre les deux institutions. Cette stratégie vise à permettre « [...] l'acquisition par l'Etat d'une surface pour la création d'un parc arborisé où la nombreuse colonie européenne de la Ponta Vermelha, et surtout les enfants, [pourront] se récréer [...] »⁴². Il comporte une enceinte en grille et bougainvillée. A l'intérieur il est arborisé et possède un réseau des voies piétonnisées. La Rampa da Polana, qui assure le raccordement entre l'haut plateau et la plage, et a un dessin sinueux, qui descend un versant abrupt, fait l'objet d'un traitement végétal dont la création par le gouverneur général remonta au début du XX^{ème} siècle. Il vise à faciliter les déplacements vers la plage de la Polana, où il y avait déjà quelques équipements touristiques. Sur la zone Ouest de la ville, le seul espace vert est le Campo 28 de Maio, qui date des années 1930⁴³.

5.2- Monuments et patrimoine culturel

Dans le cadre de l'embellissement de la ville, des initiatives visent à l'enrichissement de la ville en œuvres d'art et la création des points de convergence au niveau de la maille urbaine. Plusieurs éléments apportent une richesse au patrimoine de la ville, les monuments historiques en particulier. Dans cette approche le vocabulaire *monument*⁴⁴ comprend tout artefact tel que stèles, bâtiments et inscriptions, et le *monument historique*⁴⁵ un corpus d'édifices préexistants, dû à sa valeur pour l'histoire politique, sociale, événementielle et enfin l'histoire technique ou de l'art. Depuis leur création, s'ils ont été admirés, ils n'ont jamais été étudiés. Mais, il faut que les monuments et les monuments historiques présents à Lourenço Marques restent un symbole éclatant de la permanence du lien qui unit la population de Lourenço Marques et son passé. Un

⁴² « [...] adquirir o Estado uma área suficiente para a criação de um parque arborizado onde a numerosa colonia europeia da Ponta Vermelha, e sobretudo a infantil [pudesse] recrear-se [...] », in *Boletim Oficial de Moçambique*, N°32, 10 de Agosto de 1907, pp 350-352.

⁴³ SOARES-ZILHÃO, 1937, p. 19, cité par MORAIS J., op. cité, p. 142.

⁴⁴ L'étymologie du mot *monument* dérive du substantif latin *monumentum* et ce dernier du verbe *monere* qui veut dire avertir ou rappeler à la mémoire. CHOAY F., *Le Patrimoine en questions. Anthologie pour un combat*, Paris, Éditions du Seuil, collection La couleur des idées, 2009, p. IV.

⁴⁵ La distinction entre monument et monument historique est présentée par la première fois en 1903 par le grand historien de l'art autrichien Alois Riegl (1858-1905), dans l'introduction du *Projet de législation des monuments historiques*. Cité par CHOAY F., op. cité, p. IV.

essai d'analyse des monuments et du patrimoine culturel de Lourenço Marques, pour permettre une meilleure compréhension, suppose l'établissement d'un classement préalable.

5.2.1- Les bâtiments du pouvoir

Dans le groupe concernant *les bâtiments du pouvoir*, sont groupés l'Hôtel de Ville, la Cathédrale, le Tribunal, la Mosquée, le Marché de la ville, la Maison en Fer, le Théâtre, la Gare de Chemin de Fer et le Musée d'Histoire Naturelle. De part leur architecture, ces bâtiments témoignent d'une conception qui vise à imposer une présence et participent à la requalification du lieu où ils sont implantés.



Fig. V.41: **Projet de l'Hôtel de Ville de Lourenço Marques.** Source : Lage L.



Fig. V.42: **L'Hôtel de Ville de Lourenço Marques.** Source : Iconographie de l'A. H. M.

L'*Hôtel de Ville de Lourenço Marques* est un édifice imposant, constitué par un bloc rectangulaire à deux cours intérieures carrées, présente un style néo-classique, impérial, assorti des caractéristiques déjà présentes dans l'architecture de la Renaissance (régularité, symétrie, proportions, tracés rigoureux, façades rectilignes et des raccords à angle droit). C'est une œuvre de l'architecte Carlos César dos Santos et des ingénieurs Franz Kaindl et Arnaldo Pacheco Pereira Leite. Le souci de la régularité conduit à la recherche d'une symétrie, donc une similitude entre chacun des côtés de l'édifice en rapport avec son axe médian. Il présente une concordance et un équilibre entre l'intérieur et l'extérieur, et six colonnes doriques (deux jumelées et deux simples) et composites ornent la façade principale, laquelle présente également des bossages. Les portes et quelques fenêtres sont en arc plein cintre. Les baies s'ouvrent dans les façades pour un besoin de lumière mais aussi de l'apparence. Au premier étage, la façade principale est ajourée de fenêtres et des pilastres. Le rez-de-chaussée abrite des bureaux et le sous-sol une bibliothèque municipale et quelques bureaux.

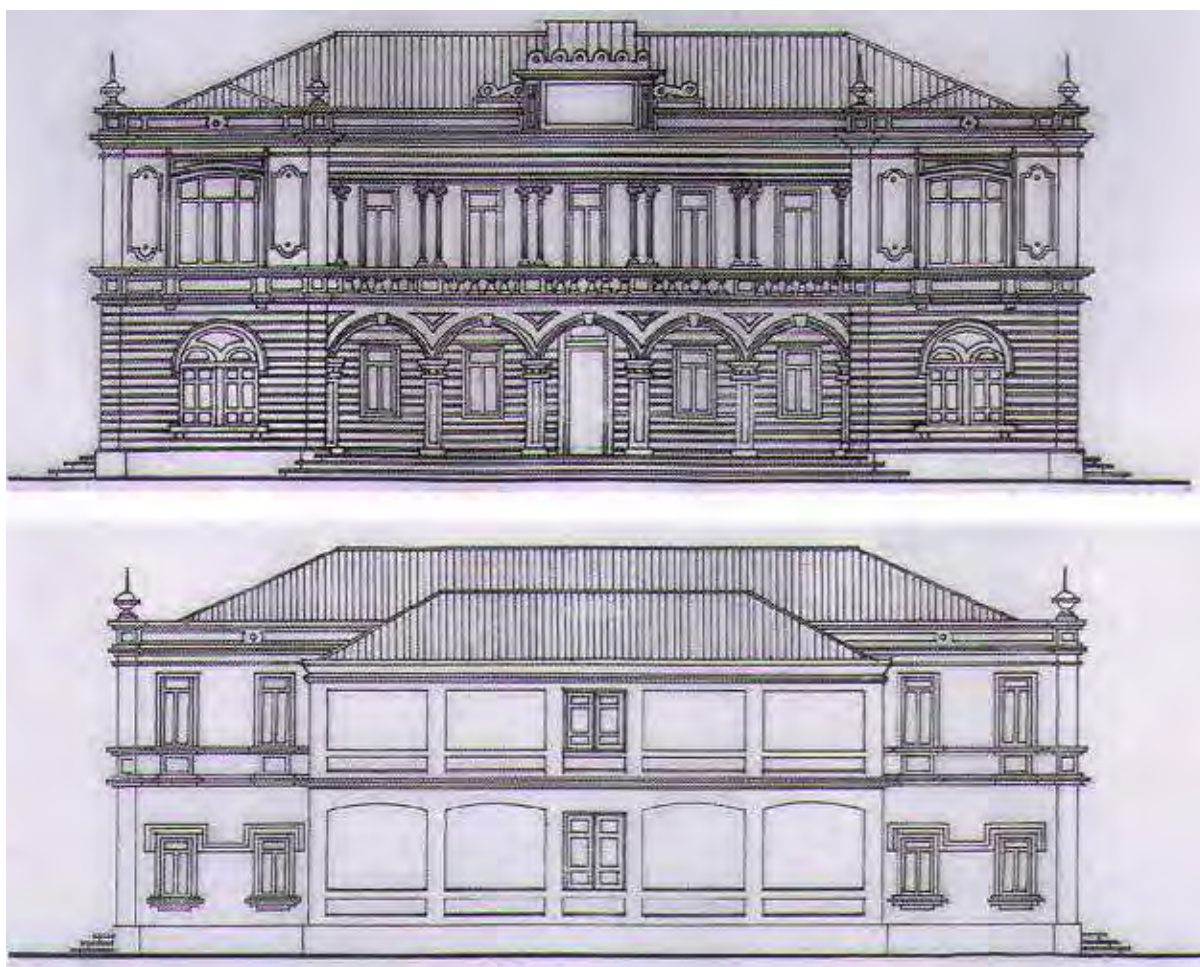


Fig. V.43: **Projet de la Bibliothèque Nationale.** Source : Lage L.

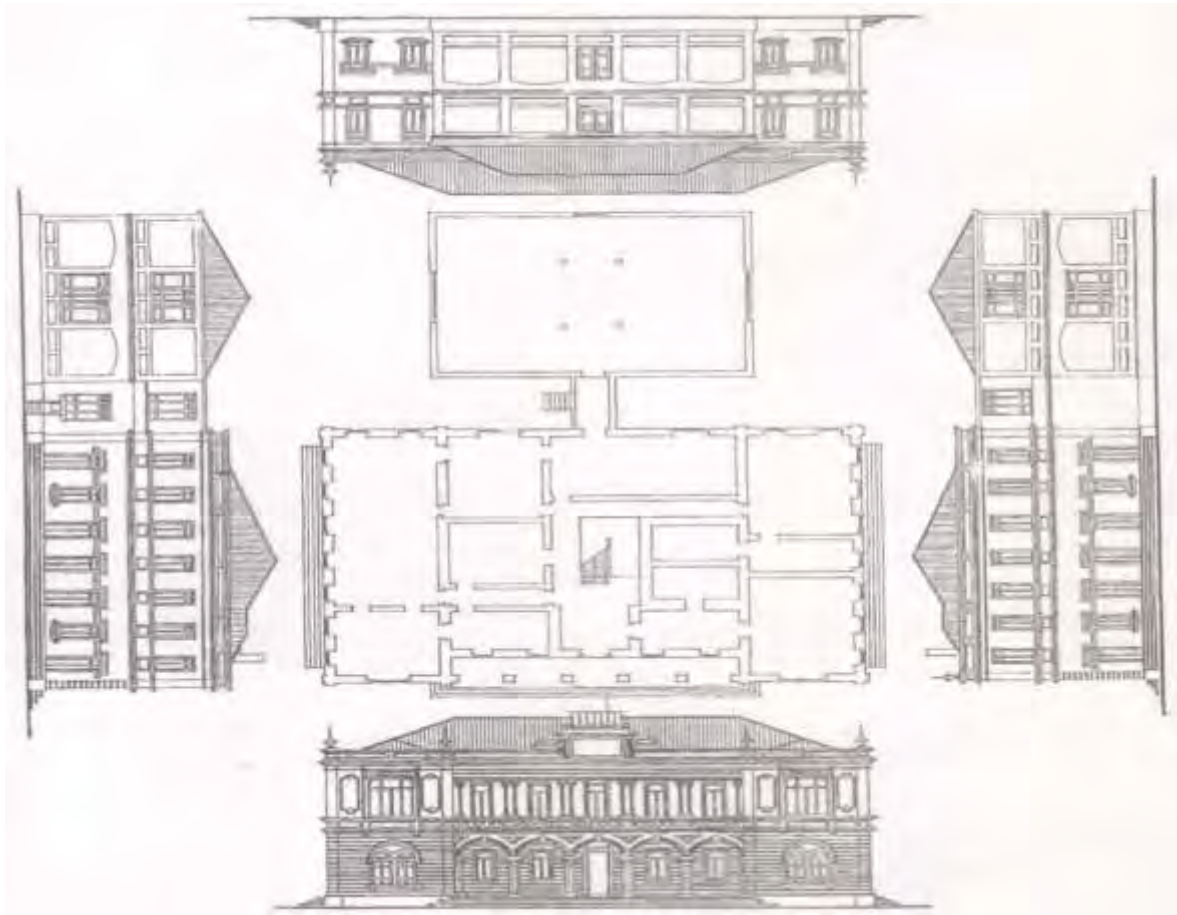


Fig. V.44: **Projet des façades et de la vue zénithal de la Bibliothèque Nationale.** Source: *Maputo, Desenho e Arquitectura*, Corvaja L., p. 87.



Fig. V.45: **La Bibliothèque Nationale.** Source : A.H.M.

La Bibliothèque Nationale est érigée le long de l'av. da República (actuellement l'av. 25 de Setembro). Les images en haut et celle du bas sont les façades principales et postérieures. L'image au milieu présente une vue zénithale et les coupes. Ce bâtiment est construit en 1904 pour abriter la Répartition de Finances, et ensuite la Banco Nacional Ultramarino. Il est projeté par l'Architecte Mario Veiga et l'ingénieur H. Barahona, et est considéré à cette époque-là comme le plus beau des édifices existant à Lourenço Marques. La façade principale présente des colonnes doriques doubles au premier étage et au rez-de-chaussée, l'entrée présente cinq modules en arcades ayant des arcs plein cintre. La façade principale présente également un *ordre colossal* (qui est une des manières d'utiliser un seul ordre de colonnes ou des pilastres, qui consiste à donner une hauteur égale à deux étages de l'édifice), qui lui apporte un effet monumental. C'est une architecture du modèle dit « *Eduardino* », marquée par un intéressant escalier en bois d'accès à la mezzanine, et à l'entrée principale en fer importé d'Ecosse. Le bâtiment est formé par deux blocs raccordés par un passage aérien. L'architecte se soumet également à certaines règles introduites à la Renaissance, la régularité, la symétrie, et les proportions.



Fig. V.46: La Cathédrale (*Sé Catedral de Maputo*). Source : s/s.

La nouvelle cathédrale (dénommée Sé Catedral de Maputo) est construite en 1936 par l'ingénieur Marcial Freitas e Costa (suite à la *démolition positive*⁴⁶ de l'église précédente, l'église de Nossa Senhora da Conceição), et inaugurée en 1944. Vue de l'extérieure, elle prend la configuration d'une *croix latine*, la façade principale est caractérisée par une tour à clocher centré et deux dalles à gradin entre les escaliers, les façades sont ornées par des colonnades sous la forme



de pilastres à pinacles, et intercalées d'ouvertures de baies en verrière, telles que de fenêtres qui présentent une composition décorative par des vitraux. À l'intérieur, les colonnades à pilastres dans la nef et dans le transept participent au décor et soutiennent les arcs des voûtes de la toiture. Cet édifice est un monument historique et a une coprésence de valeurs, d'abord la valeur pour l'histoire sociale, événementielle, politique, économique, technique et en particulier d'histoire de l'art, grâce à sa valeur esthétique et architecturale. Ensuite, cette cathédrale a une valeur mémoriale, car elle est une église non désaffectée et le culte religieux est encore célébré. C'est un bâtiment comportant des lignes modernes en béton armé. Cette architecture religieuse, manifeste une adhésion aux théories

architecturales de Perret, et présente une similarité avec celle de l'église de Notre-Dame -de-la-consolation au Raincy (cf. Fig. V.47), dont la construction remonte à 1923, à l'aube de l'avènement de la décoration des éléments structurels en béton armé, conçue par l'architecte Auguste Perret, présentée sur l'image ci-après.

Encadré 1

L'architecte Auguste Perret (1874 Bruxelles – 1954 Paris), actif en France entre 1896 et 1954, manifeste un intérêt précoce pour l'architecture, et c'est ainsi qu'à onze ans il découvre dans le bureau de son père le *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI^{ème} au XVI^{ème} siècles*, écrit par Eugène Viollet-le-Duc. Auguste élabore en 1889 les détails techniques de la tour du Temple, dont la reconstitution pour l'Exposition universelle de Paris avait été accordée à l'entreprise familiale. Il dessine également les plans d'un chalet de

⁴⁶ Selon la définition de F. CHOAY, une *destruction positive* est une destruction délibérée, lorsqu'une communauté concernée démolit un monument après avoir perdu sa valeur mémorielle et identifiatoire au profit, en occurrence, d'une nouvelle pour suivre l'évolution de la théologie et du rituel catholique. CHOAY F., *Le Patrimoine en questions. Anthologie pour un combat*, Paris, Éditions du Seuil, collection La couleur des idées, 2009, p. V.

vacances à Berneval-sur-Mer. Il accède à l'École de beaux-arts, à l'atelier du professeur Julien Guadet et reste de 1891 à 1893. Au cours de cette période, il bénéficie de l'influence de la culture rationaliste, ainsi ses premiers travaux seront orientés par cet univers théorique de professeur.⁴⁷

Son nom est indissociable de ses deux frères Gustave et Claude. Il crée avec eux une agence d'architecture et une entreprise de bâtiment. Fils d'un entrepreneur il passe son enfance dans l'atmosphère des chantiers. Après avoir effectué des études à l'École de beaux arts de Paris, Auguste et Gustave Perret construisent plusieurs immeubles à Paris, rue Sorbier (1896/8), rue Faubourg-Poissonnière (1897), avenue de Wagram (1902). En 1899, lors de la construction du casino de Saint-Malo, ils expérimentent pour la première fois le béton armé pour un plancher de 300m², avec des poutres de 15m de portée. En 1903 ils conçoivent un immeuble de 8 niveaux sur ossature en béton sur la rue Franklin. Le jalon important dans l'évolution de la pensée architecturale moderne est marqué par l'emploi dans cette œuvre, d'une structure poteau-dalle pour l'habitation, l'ingéniosité du plan en U ainsi que des terrasses, la franchise de la façade ayant des vastes ouvertures et un revêtement céramique. C'est une œuvre qui marque une étape importante dans l'évolution de la pensée de l'architecture moderne. L'héritage rationaliste des théoriciens français tels que Viollet-le-Duc, Guadet, Choisy... est ainsi interprété. En 1911, ils sont invités à construire le Théâtre des Champs-Élysées en béton armé, où ils remanient intégralement les plans proposés par l'architecte en charge jusque-là du chantier et s'affirment comme des véritables maîtres d'œuvres. Lors de l'avènement d'une violente polémique, les frères Perret témoignent d'une maturité théorique, par la déduction de l'architecture du théâtre à partir d'une nouvelle conception de la structure. A travers ce théâtre, le béton armé conquiert en 1913 ses *lettres de noblesse*. Lors de la réalisation d'autres expériences constructives utilitaires, ils réutilisent la maîtrise acquise au cours du chantier du Raincy⁴⁸.

Encadré 2

La ressemblance de l'architecture de ces deux cathédrales est certainement liée à l'influence de la formation que les architectes et ingénieurs portugais reçoivent à l'École de Beaux Arts de Paris, dans les ateliers, et à l'École Nationale de Ponts et Chaussées. En effet, cette influence remonte au moins au XVIII^{ème} siècle. En 1819, l'École de Beaux Arts de Paris est réformée, lors de la fusion de l'Académie Royale de Peinture et Sculpture et de l'Académie Royale d'Architecture. Jusqu'en 1839 l'enseignement d'architecture suit la pensée du secrétaire de cette institution, Antoine-Chrysostome Quatremère de Quincy (1755-1849). Son prédécesseur Raoult-Rochette (1790-1854) réoriente la formation du classicisme ancien vers le modèle de la Renaissance. A partir de 1843 une polémique oppose les défenseurs de l'éclectisme de la Renaissance et ceux qui défendent une conception romantique rationaliste du revivalisme gothique. En 1864 Viollet-le-Duc vient s'occuper du cours d'Histoire de l'Art et d'Esthétique, et ainsi le classicisme prend graduellement la place à l'éclectisme historiciste. L'Académie de Beaux Arts de Lisbonne est également réformée par un décret de 1836, qui prévoit l'envoi des étudiants d'architecture à Paris⁴⁹. L'enseignement français bénéficiait d'un tel prestige au Portugal,

⁴⁷ COHEN J-L., ABRAM J. et LAMBERT G. (sous la dir.), *Encyclopédie Perret*, Paris, Editions du Patrimoine, Editions de l'Institut Français d'Architecture), Editions du Moniteur, 2002, p. 16.

⁴⁸ ABRAM J., « Auguste Perret » in: MIDANT J-P. (sous la dir. de) *Dictionnaire de l'Architecture du XX^e siècle*, éd. Hazan/Institut Français d'Architecture, Paris, 1996, pp. 690 et 692.

⁴⁹ KRUFTHANNO-WALTER, *Historia de la teoria de la Arquitectura*, Madrid, Alianza, 1990, trad. Pablo Diener Ojeda, vol. 2,

que pour accéder à un poste d'ingénieur de 1^{ère} catégorie il fallait, selon le règlement, être issu d'une école de Paris. Par ailleurs certains ouvrages étaient incontournables au Portugal, tels que Viollet-le-Duc : *Entretiens sur l'architecture* (3 vols.), éd. de 1863 ; *Dictionnaire raisonné de l'architecture française du XI^{ème} au XVI^{ème} siècles* (10 vols.), éd. de 1875 ; et encore *Histoire d'un Hôtel de Ville et d'une Cathédrale (texte et dessins)*, éd. non éditée.⁵⁰ Des architectes tels que J. L. Monteiro parmi d'autres, bénéficient d'une formation à l'École de Beaux Arts de Paris pour devenir enseignant à l'Escola de Belas-Artes de Lisboa à partir de 1882 et ce pendant 40 ans⁵¹.

Cet ensemble d'éléments (enseignements, ateliers...), est à l'origine de la ressemblance que présente l'architecture de ces deux édifices, la cathédrale de Lourenço Marques, qui s'aligne sur la pensée de Perret, qui cherche un compromis entre la tradition française de classicisme et les thèses des CIAM.

La structure monolithique des deux cathédrales est solide et durable, et permet des lignes et des surfaces harmonieuses. Les éléments structurels constituent un décor, et ainsi l'architecture peut dans le même temps respecter les lois de l'esthétique et satisfaire aux exigences techniques et fonctionnelles, aussi que l'enseigne Eugène Viollet-le-Duc.⁵²

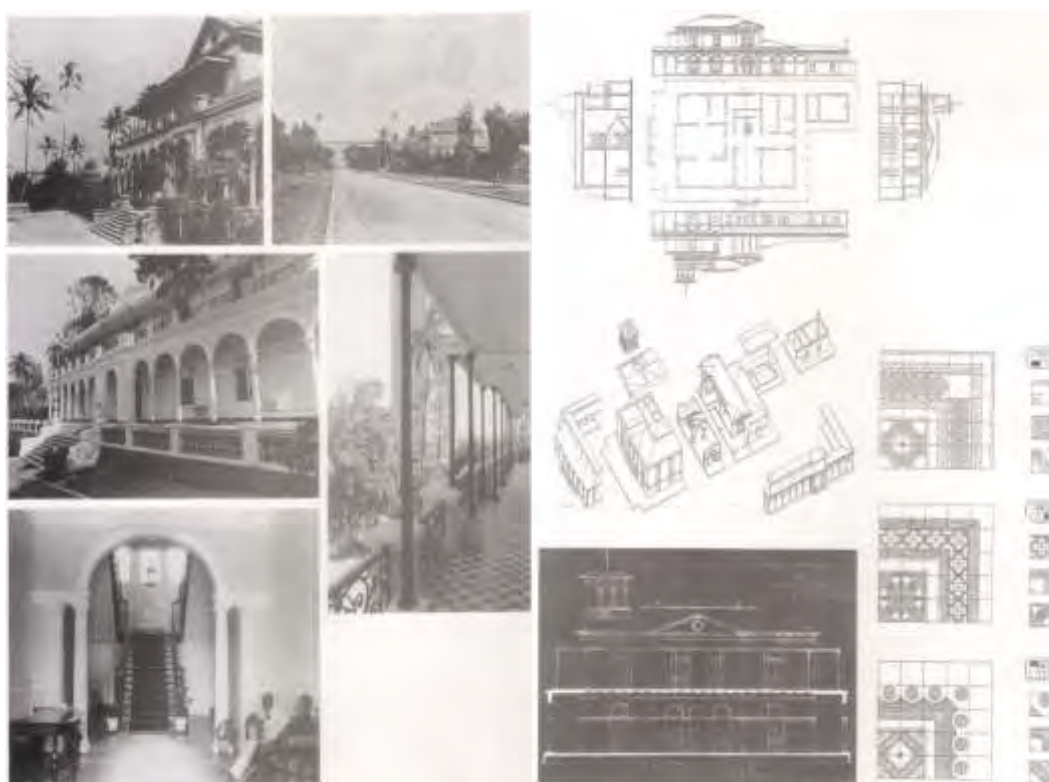


Fig. V.48 : La Vila Jôia. Source: *Maputo, Desenho e Arquitectura*, Corvaja L., pp. 84 - 85.

pp. 489-507, cit. par BARATA-MOURA M. H. C.-B., *Os engenheiros em Lisboa, Urbanismo e Arquitectura (1850-1930)*, vol. I, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1996, pp. 296 - 298.

⁵⁰ BARATA-MOURA M. H. C.-B., op. cit. p. 247.

⁵¹ BARATA-MOURA M. H. C.-B., op. cit. p. 265.

⁵² COHEN J.-L., ABRAM J. et LAMBERT G., op. cit. p. 156.

Un bâtiment prestigieux dénommé *Vila Jóia*, dont le projet est élaboré par l'Architecte F. A. Bodde de Pretoria, construit pour abriter le consul de la République du Transvaal au XIX^{ème} siècle, devient en 1914 le Musée provincial de zoologie et botanique, et après le siège du Tribunal Civil et Administratif. Ensuite Tribunal Supérieur de Recours il est actuellement le siège du Tribunal Suprême. Il donne sur l'Av. Augusto Castilho (Av. Vladimir Lenine). Ce bâtiment est construit par un commerçant et entrepreneur hollandais et comporte un modèle architectural colonial hollandais. Les matériaux de construction ont été importés du Transvaal, les piliers des balcons sont en fer fondu. Le rez-de-chaussée est entouré d'une galerie à colonnades à arcades d'arcs plein cintre. A gauche les différents façades et une vue sur l'intérieur, et à droite la vue zénithale, les coupes ainsi que les éléments de décoration.



Fig. V.49: **La Mosquée vieille (*Mesquita velha*) 1887.** Source : LOBATO A., Lourenço Marques, Xilunguine. Biografia da cidade, fig. 145.



Fig. V.50: **La Mosquée (*Mesquita velha*) 1967**. Source : A.H.M.

Cette Mosquée, est la plus ancienne de Lourenço Marques ; elle est érigée sur la rue Salazar (actuellement rua da Mesquita) en 1887 [?] et refaite en 1967. La façade principale est chargée de décors. Elle présente trois modules doubles et deux modules simples, sur lesquels sont percées des fenêtres et des portes, intercalées par des pilastres. Ces modules présentent des arcs surhaussés et ayant un décor en archivoltas, des corniches en relief. La partie supérieure est ajourée en claustra. Cet édifice est un monument historique et a une coprésence de valeurs, d'abord une valeur pour l'histoire sociale, événementielle, politique, économique, technique et en particulier d'histoire de l'art, grâce à sa valeur esthétique et architecturale. Deuxièmement, cette Mosquée a une valeur mémoriale, car est une mosquée non désaffectée et le culte religieux est encore réalisé.

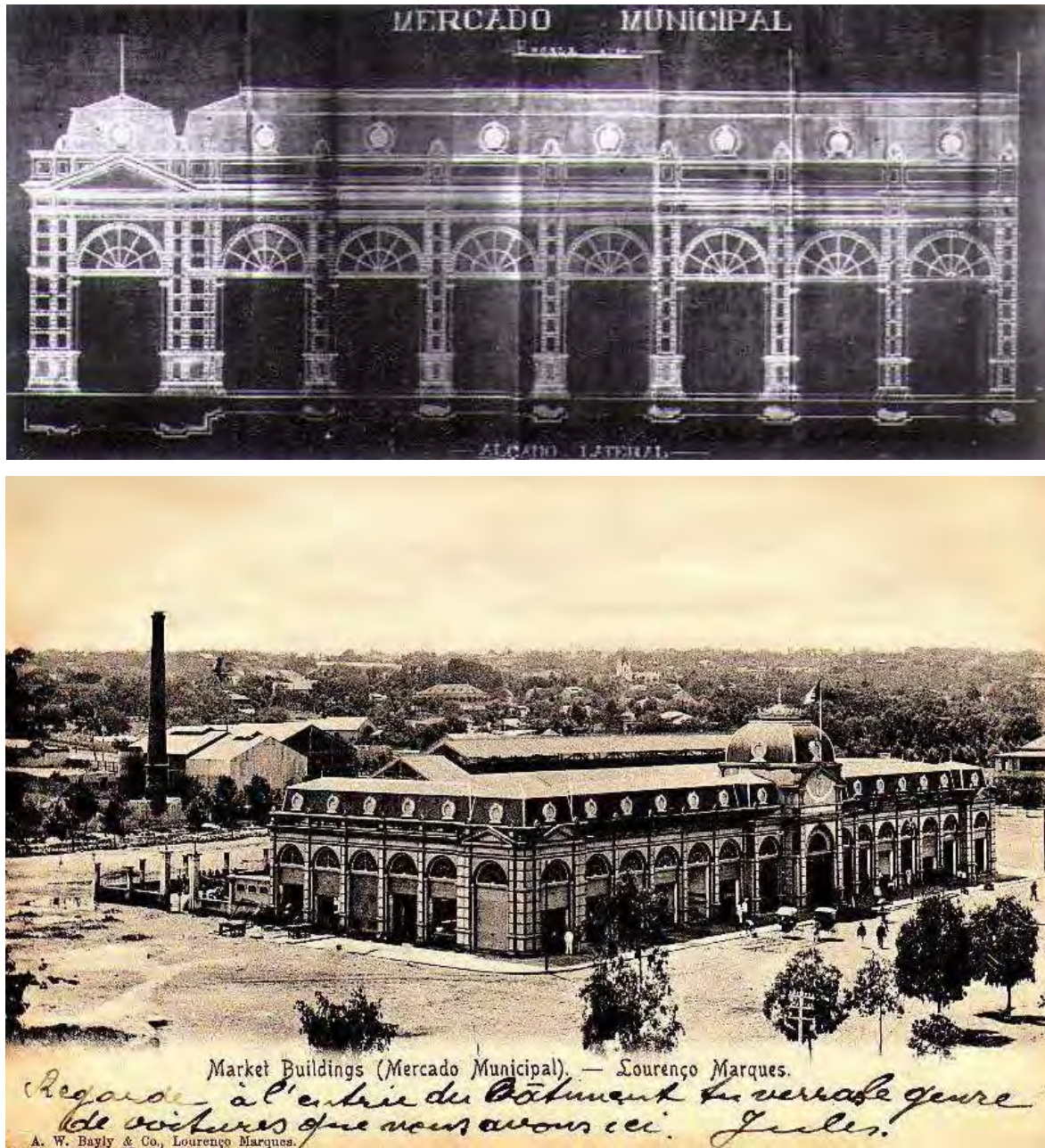


Fig. V.51: Le Marché de la Ville (Mercado Municipal). Source: A. W. & Co., Lourenço Marques



Fig. V.52: Le Mercado Municipal. Source : Corvaja L.

Cet édifice, projeté par l'architecte Carlos Mendes (1869-1922)⁵³, est construit en 1901 et inauguré en 1903. C'est un bâtiment étalé en forme de U. La façade principale présente une parfaite symétrie et comporte 16 modules en arcade, sans compter le central, qui ensuite sont réduits de 14, pour permettre certainement, un meilleur encadrement au niveau de la place qui l'abrite. Les arcades ajourées dans la façade principale sont intercalées par des pilastres (arcature de baies aveugles décoratives). Est d'abord construite la partie centrale (entrée principale) ayant un seul tampon et ensuite est érigée une coupole en pavillon appelé « *barrette cardinalice* ». Plus tard est mise sur la coupole une petite pyramide pour améliorer l'aspect esthétique et renforcer le côté monumental du bâtiment. Sous un modèle néo-classique d'inspiration anglo-saxonne et à une *échelle réduite* peut être comparé à l'Aster-Pavillon d'Hambourg. La toiture remarquable du hall central est composée par des charpentes en fer, similaires aux bâtiments en Europe voués au service et au commerce.

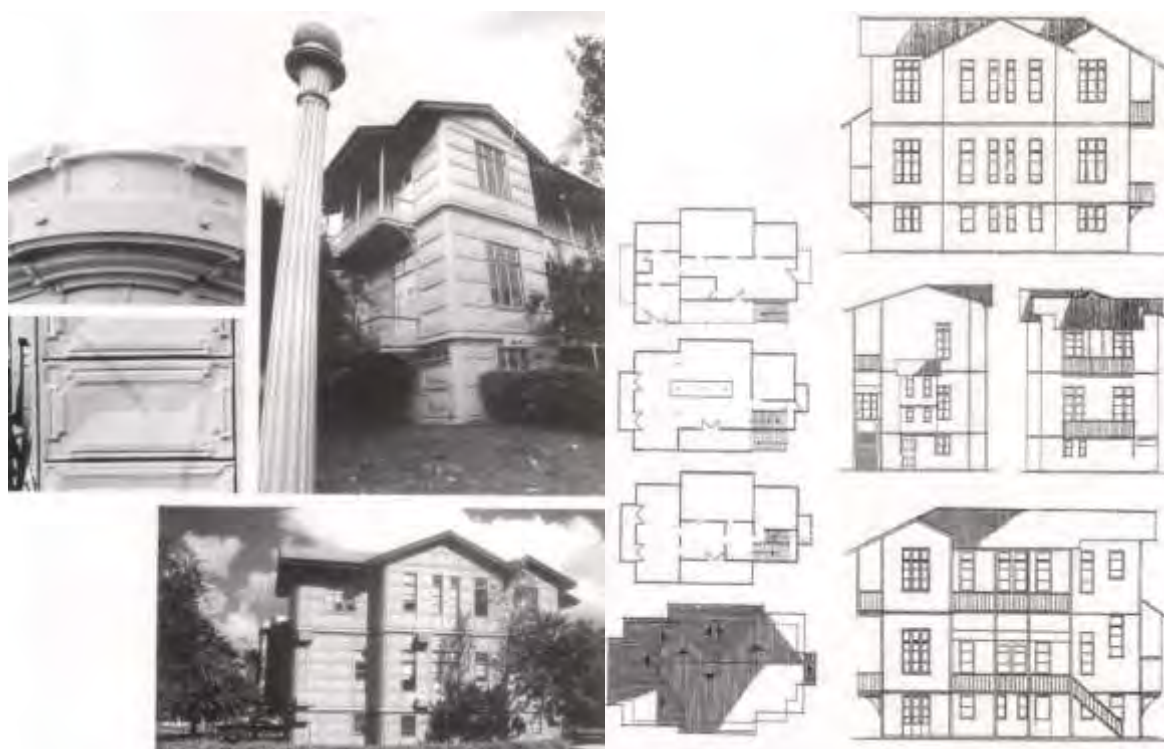


Fig. V.53: **Maison en Fer (ou Casa de Ferro)**. Source: *Maputo, Desenho e Arquitectura*, Corvaja L., pp. 77, 78 et 79.

La Maison en Fer ou *Casa de Ferro* (qui partage l'îlot avec l'hôtel club) est érigée en 1892, composée par des éléments préfabriqués métalliques. Des expériences similaires ont été réalisées en France, basées sur les projets de l'ingénieur Gustave Eiffel (l'auteur de la Tour Eiffel),

⁵³ Carlos Augusto José Mendes effectue sa formation d'architecte civil à l'Ecole de Beaux-arts (*Academia Portuense de Belas Artes*) de 1889 à 1894. Il a reçu le 2^{ème} prix au concours "Soares dos Reis" avec son projet "Invenção de arquitectura civil" (L'invention de l'architecture civile). La projection du marché municipal de Lourenço Marques est la seule œuvre réalisée en Afrique de cette architecte. ALBINO G., *Arquitecto Carlos Mendes. O 1º Comandante dos Bombeiros Novos de Aveiro*. <http://www.prof2000.pt/users/avcultur/gasparalbino/ArqCMendes.htm>.

destinées à d'autres pays, en particulier les territoires sous occupation coloniale. A Luanda (Angola) par exemple il existe une maison similaire. Vu son architecture ainsi que son aspect lourd, sombre et inadapté au climat de Lourenço Marques, elle n'est jamais utilisée comme résidence pour le gouverneur. Elle sert ainsi de tribunal provisoirement, puis comme collège pour jeunes filles (1893). Plus tard, elle sert au Musée de géographie et cadastre et enfin à la direction nationale du patrimoine culturel. C'est un bâtiment à trois étages, sur un total de 340m² de surface construite, ayant deux balcons avec de garde-corps également en fer et un escalier à l'intérieur. La structure de support est composée des piliers et des poutres en fer fixés par des boulons sur une plateforme en ciment. Les jonctions sont en fer fondu et les murs en fer embouti. A gauche la façade principale et une vue de côté (façade principal et latérale). A droite les vues zénithales, les coupes et les couvertures.



Fig. V.54: Le *Teatro Varietá*. Source : A.H.M.

L'édifice dénommé le *Varietá* est un théâtre. Il fait partie des bâtiments associés à des activités culturelles et permet également la rénovation de la structure publique de la ville. Il est érigé à la Rua Araújo en 1912, construit par Buccellato et sera détruit en 1967 à la suite d'un incendie. La façade principale annonce une décoration de la Renaissance. L'entrée tétrastyle sur la façade principale présente trois arcades en arc plein cintre, et quelques éléments de décor en

relief, six pilastres en *ordre colossal*. Cet édifice comporte une patinoire, un espace pour des spectacles dont l'opéra, et un salon de thé, un bar, une salle de projection cinématographique (*animatógrafico*) et le théâtre.



Fig. V.55: Le module principal de la gare de chemin de fer. Source A.H.M.

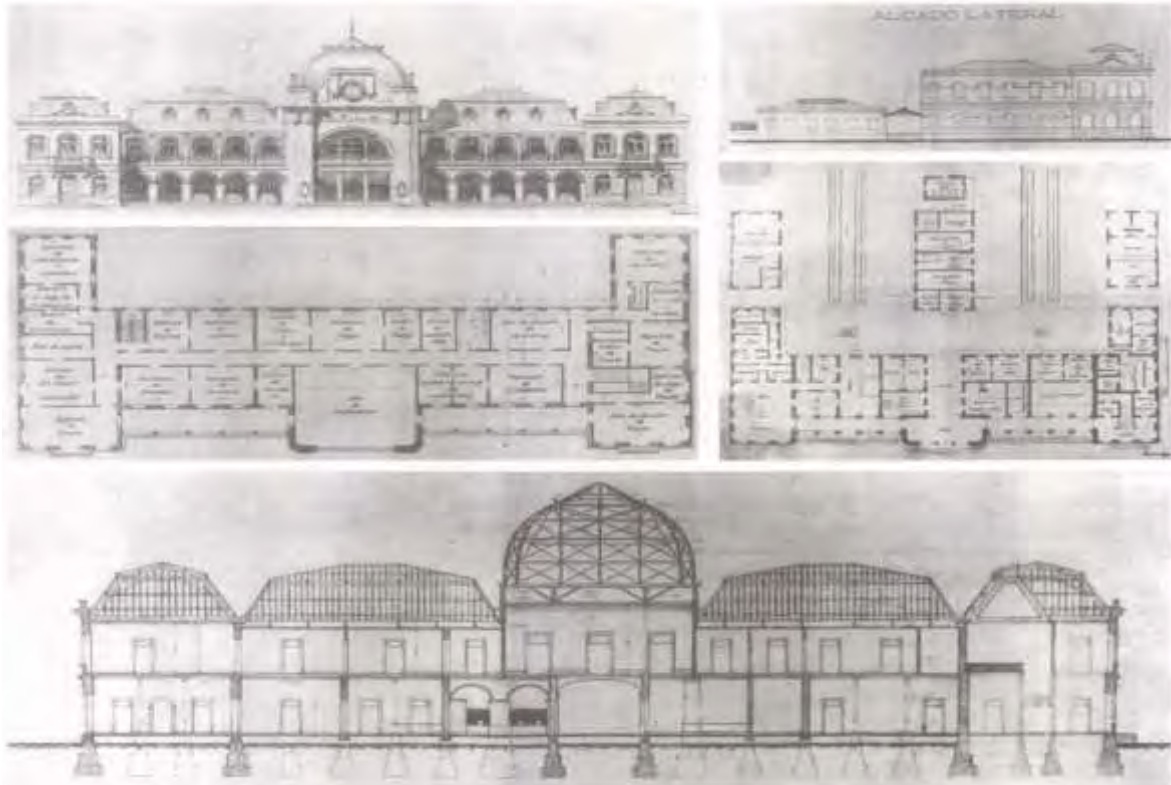


Fig. V.56: Le projet de la gare de chemin de fer. Source : *Maputo, Desenho e Arquitectura*, Corvaja L., p. 102.



Fig. V.57: Façade principale de la gare de chemin de fer

Vue de la façade principale (en haut) de la Gare ferroviaire (*Estação Central dos Caminhos de Ferro*). En bas, la vue zénithale et les coupes. Ce bâtiment d'une beauté ample et imposante

remplace un bâtiment ancien et modeste construit précédemment en bois et zinc (un peu plus reculé par rapport l'actuel) témoignant d'une importante histoire pour la ville ancienne. La précédente gare est construite en 1895 lors de l'inauguration du chemin de fer qui assure le raccordement de L.M. à l'Afrique du Sud. La nouvelle gare (projetée par l'ingénieur Alfredo Augusto Lisboa de Lima, la façade est projetée par l'architecte Ferreira da Costa, elle est construite entre 1908 et 1910 et inaugurée en 1916) élégante et monumentale est consécutive à une volonté de faire ressortir et renforcer le grand développement des échanges commerciaux des activités inhérents au tourisme. Les travaux sont achevés par les frères italiens Buccellato. Sur le module central le toit est un dôme en cuivre importé d'Afrique du Sud. A la décoration s'ajoute une élégante lanterne. La façade principale est chargée de décor, des corniches en relief et présente une parfaite symétrie. Elle présente au rez-de-chaussée la galerie composée de plusieurs modules en arcades avec des arcs plein centre, de part et d'autre du module central. Ce dernier présente une seule arcade et une horloge sur la partie supérieure. Le premier étage est doté d'un ordre à colonnades, qui forment avec les pilastres du rez-de-chaussée un *ordre colossal*.



Fig. V.58: Le Musée d'Histoire Naturelle. Source : Iconographie de l'A.H.M.





Fig. V.59: Les ornements des façades du Musée Álvaro de Castro (Musée d'Histoire Naturelle). Source : Adrobat

La construction de cet édifice a lieu en 1933, ordonnée par la Câmara Municipal de Lourenço Marques pour abriter le Musée Álvaro de Castro (Musée d'Histoire Naturelle). Ce

bâtiment qui présente un style néo-manuélin (*neo-manuelino*), a été installé sur un des îlots qui entourent la Praça da Travessia do Zambeze, et à proximité de l'hôtel Cardoso. C'est un édifice de deux étages, les façades sont chargées de décors, ajourées de fenêtres voûtées, des festons sur l'arc de l'entrée principale, les façades sont également ornées des colonnades (jumelées ou simples) sous forme de pilastres de l'*ordre colossal*, et à pinacles. Toutes les baies s'ouvrant dans les façades prennent la forme d'ouverture en arcade. La corniche participe aussi au décor par un relief sur lequel sont apposés de festons.

5.2.2- Les équipements publics

Dans la catégorie des *équipements publics* sont regroupés les lycées et les écoles. Ils sont également des bâtiments imposants.



Fig. V.60: Le Lycée Salazar (Ecole Secondaire Josina Machel) : vers une nouvelle syntaxe architecturale.
Source : Iconographie de l'A. H. M.

Le bâtiment du Lycée Salazar, inauguré en 1952, est localisé sur la Ponta Vermelha. Les travaux ont été initiés en 1945. Projeté par l'architecte José Costa e Silva, c'est une grand œuvre de l'Etat vu sa taille (9 201m² de surface construite sur une enceinte de 29 000m²) et son programme⁵⁴. L'approche architecturale de José Costa e Silva annonce l'instauration à Lourenço

⁵⁴ Au cours des dernières années la croissance rapide de la population écolière conduit au dépassement du nombre de places offertes par les anciens bâtiments du Lycée Salazar (École Sec. Josina Machel). C'est cette situation qui conduit le gouvernement à engager 30.000.000 escudos pour la construction d'un nouveau bâtiment monumental. Ayant rez-de-chaussée et deux étages, il est composé par plusieurs blocs latéraux liés au corps central. Ces infrastructures peuvent

Marques d'une nouvelle syntaxe architecturale. Il a recours à des formes géométriques élémentaires et l'articulation fonctionnelle de l'espace. Le bâtiment s'étend sur trois niveaux. Il existe très peu des bâtiments similaires à celui-ci, car il est remarquable par son échelle et par les vastes communications extérieures entre les divers corps ou blocs de bâtiment parallélépipédiques, et aussi l'organisation de la circulation intérieure qui permet des parcours-promenade aux usagers du bâtiment. Son plan qui protège du soleil les espaces libres constitue un des meilleurs exemples d'adaptation d'une architecture moderniste aux conditions du climat local. Les façades sont ajourées de grandes fenêtres indépendantes de la grille structurale, ce qui permet une grande luminosité des espaces intérieurs. L'architecture de ce bâtiment présente une composition qui relève à la fois du classicisme et d'un langage formel aux caractéristiques modernes. La rigueur des éléments de géométrie, la symétrie, la circulation interne entre les différents blocs qui composent le bâtiment manifeste une adhésion aux théories architecturales véhiculées par les architectes espagnols tels que Josep Lluís Sert (1902-1983) et présente une similarité avec celui dénommé « *La casa Bloc* » à Barcelone dont la construction remonte à 1932-1936, présenté sur l'image ci-après.

Encadré 3

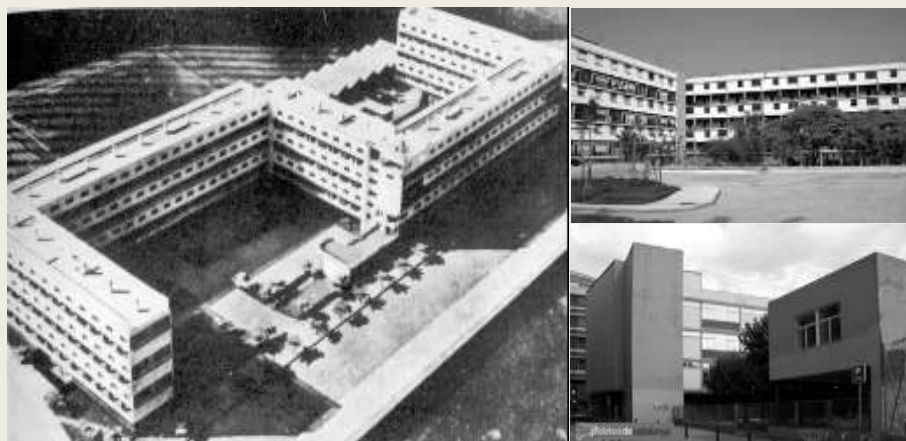


Fig. V.61: *La casa Bloc*

La Casa Bloc est un prototype de logement ouvrier dont la conception annonce une adhésion aux principes de la théorie de Le Corbusier sur l'« édifice-ville ». Les logements sont distribués en cinq blocs alignés et disposés de façon à former un double U. La typologie de cet immeuble collectif qui s'étend sur six étages, présente des formes géométriques élémentaires, une articulation fonctionnelle de l'espace, et l'organisation de la circulation intérieure permet des parcours-promenade aux usagers du bâtiment. Il est à remarquer les vastes

recevoir jusqu'à 1 200 élèves et possèdent de salles de cours, ainsi que de salles spéciales pour le dessin, les travaux manuels, la géographie, le laboratoire de physique, de chimie et de sciences naturelles, et un garage (*oficina*) annexe au laboratoire de physique. Il possède un local pour une bibliothèque pour 15 000 livres, un musée scolaire, une salle pour l'exposition de documentation métropolitaine, un amphithéâtre à 1 500 places pour le cinéma ou la gymnastique et les fêtes. Il y a une piscine et deux autres salles pour gymnase (*Moçambique, Documentário Trimestral*, n° 38, p. 136.).

communications extérieures entre les divers corps ou blocs de bâtiment sous la forme de parallélépipèdes. Les façades sont ajourées des grandes fenêtres indépendantes de la grille structurale et sont aménagées de façon à permettre une grande insolation (fournir de la lumière) aux espaces intérieurs.

Josep Lluís Sert est l'un des principaux protagonistes de l'avant-garde architecturale espagnole des années 1930. Élève et collaborateur de Le Corbusier, Josep Lluís Sert est le fondateur et promoteur du groupe catalan GATCPAC (*Grup d'Artistes i Tècnics Catalans per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània*) qui intègre initialement J. Torres-Clavé et également M. Subiño (1904-1984), C. Alzamora (1905-1975), Germa Rodríguez Arias, R. Churruga, P. Armengou (né 1905), Sixt, S. Yllescas, Francesco Fàbregas, F. Perales (1905-1956), et plus tard J. B. Subirana (1904-1978), R. Ribas (né 1907), J. Gonzalez (né 1906), R. Duran Reynals et Antoni Bonet (né 1913). Plus tard J. L. Sert et Mercadal sont les instigateurs de la naissance du groupe catalane GATEPAC (*Grup d'Artistes i Tècnics Espanyols per al Progrés de l'Arquitectura Contemporània*), l'un et l'autre, représentants du Mouvement Moderne d'Architecture en Catalogne et en Espagne. La GATEPAC se fixe comme objectif de résoudre, par le biais de l'adhésion aux principes de l'avant-garde européenne, les problèmes de l'architecture contemporaine. La principale activité du GATEPAC est la participation au congrès du CIAM, l'organisation des expositions d'architecture, la gestion d'une revue d'architecture et la réalisation des œuvres selon les principes du Mouvement Moderne. C'est dans ce contexte que J. L. Sert alors à la tête du GATEPAC réalise *La Casa Bloc* perçu comme un *manifeste de la poésie architecturale*⁵⁵.

5.2.3- Les constructions privées symboles de leur époque

Dans cette catégorie sont rangés la Capitanía Building, l'Observatoire de la Météo, le Musée de Géologie, la Casa Velha, le Prédio Pott et l'Hôtel Club.

⁵⁵ TAFURI M., DAL CO F. et NERVI P. (dir.), Histoire Mondiale de l'Architecture : Architecture Contemporaine, Paris, Berger-Levrault, (pour l'éd. française) 1982, p. 273. Voir également FRAMPTON K., L'Architecture moderne. Une histoire critique, Paris, Thames & Hudson, 2008, p. 273. Voir aussi BAGNATO V., « La Barcelona moderna e contemporanea : Le trasformazioni urbane dall'expo 1929 al Forum 2004 », Università "La Sapienza" - Facoltà di Ingegneria - Roma, 30 maggio 2008, p. 2.



Fig. V.62: Édifice de la Capitainerie (*Capitania Building*)

Le Capitania Building est réalisé par la Delagoa Bay Development Corporation en 1889 et comporte des chambres-appartements et des bureaux. C'est un édifice majestueux dont l'architecture est inspirée du modèle hollandais colonial importé d'Afrique du Sud. Il est érigé sur le remblai de la *Fortaleza* (forteresse). Il est réalisé en bois, zinc, ciment et en fer. Cet édifice est un monument historique qui revêt à la fois une valeur pour l'histoire événementielle, et une valeur esthétique, technique et architecturale. Au rez-de-chaussée une série de piliers en section carrée, entourent les façades et soutiennent le balcon du premier étage, qui présente un garde-corps en bois ou en fer, en maille carrée. Le deuxième étage présente également un balcon avec un garde-corps en palissades verticales, et des arcades en bois ou en fer viennent s'ajouter au décor de l'étage. La toiture présente des cheminées ou claires-voies chargées de décor en relief. Cet édifice est démoli en 1958.



Fig. V.63: « *L'Observatoire de Météorologie* ». Source : Maputo, Desenho e Arquitectura, Corvaja L., p. 89.

C'est un des plus intéressants bâtiments de la zone résidentielle du Polana (actuellement le quartier Sommershield). Il est construit en 1906 par l'entreprise de chemin de fer pour abriter l'*Observatoire de Météorologie* pour l'aide à la navigation maritime. A l'intérieur du bâtiment, les

escaliers en vis et les structures de la toiture (charpente) sont en bois. Les façades sont chargées de décor en relief, les balcons au premier étage avec des garde-corps en stuc, et les volets des fenêtres sont en bois. Le rez-de-chaussée est entouré d'un balcon à colonnades à *ordre ionique* (composée par un chapiteau à deux volutes présentées de face et par un entablement plus décoré comportant une frise sculptée continue au-dessus de l'architrave). Il est difficile de définir le langage architectural de ce bâtiment, car les solutions adoptées sont nombreuses et assez particulières. C'est un exemple typique de l'architecture coloniale hybride où se superposent des modèles de plusieurs origines, comportant des détails redondants et parfois complètement détachés du contexte.



Fig. V.64: **Le Musée de Géologie**. Source : Sopa A. et Rungo B., *Maputo – Roteiro Histórico Iconográfico da Cidade*, 2006, p. 89.



Fig. V.65: **Façade principale du Musée de Géologie**. Source : <http://www.Maputo.visitusinmaputo.com>

L'édifice du Musée de géologie est d'abord construit pour être une résidence particulière et devient ensuite Musée de géologie. Les façades (la principale en particulier) sont chargées de décor. Elles sont d'abord en parpaings teintés et plus tard lors de la restauration ces façades sont enduites en couleurs blanches. La façade principale présente une parfaite symétrie. Les fenêtres sont en arc outrepassée. L'entrée principale est dotée d'un porche à colonne tétrastyle qui s'approche de l'*ordre toscan*. Le toit est en dalle et les corniches sont en relief et sont ornées de festons.

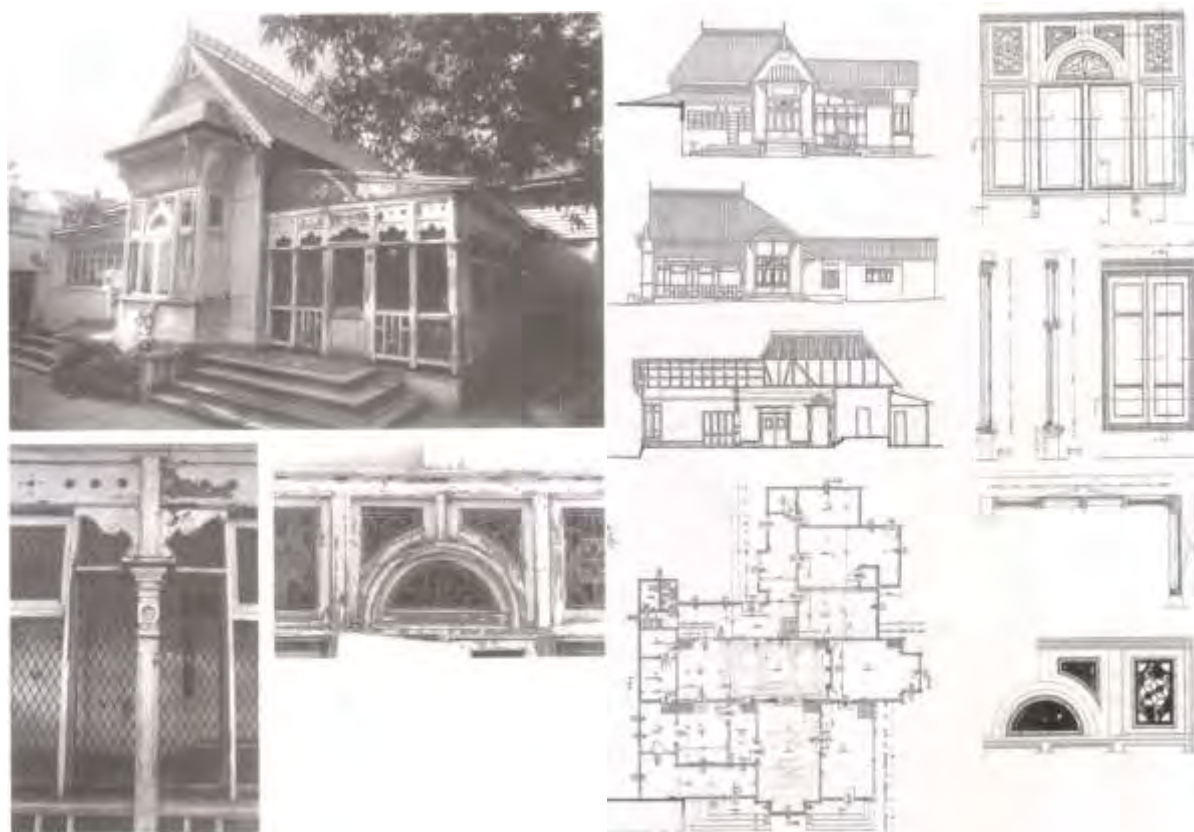


Fig. V.66: La Casa Velha (*La Maison Vieille*). Source: *Maputo, Desenho e Arquitectura*, Corvaja L., pp. 99 et 100.

La *Casa Velha* (*La Maison Vieille*), est un chalet localisé en retrait de l'axe qui assure le raccordement entre le noyau ancien et la Ponta Vermelha. C'est un bâtiment voué à l'habitation, construit entre 1908 et 1910. Il a fait l'objet d'une restauration et possède, à cause de sa singularité une valeur architecturale importante. La construction a été réalisée en pierre, bois et zinc et le toit est à deux pentes. La typologie est inspirée d'un style fondé sur l'architecture coloniale présente dans les îles voisines sous occupation française. La structure en bois qui soutient les vérandas est une copie des balcons ou vérandas ayant de piliers en fer fondu présents dans les bâtiments similaires réalisés à la fin du XIX^{ème} siècle en Europe. Très peu d'éléments ont résisté jusqu'à aujourd'hui. Les vitraux colorés ainsi que d'autres décorations réalisées en bois témoignent d'un projet intéressant et ayant une bonne qualité formelle, conformément à une inspiration de *l'Art Nouveau*. D'aucuns considèrent la *Casa Velha* comme un bâtiment démontable importé de l'Europe.



Fig. V.67: **Prédio Pott (bâtiment Pott)**. Source: *Maputo, Desenho e Arquitectura*, Corvaja L., pp. 96

Le Prédio Pott (bâtiment Pott), autrefois dénommé *Prédio Avenida* ou encore *Avenida Buildings*, est construit (entre la fin du XIX^{ème} et le début du XX^{ème} siècle) pour abriter des logements et des commerces. Il est localisé au principal croisement au centre de la ville. Le bâtiment a été construit par Gérard Pott, et projeté par les ingénieurs Anderson de Durban (Afrique du Sud). Il est considéré comme un des plus intéressants bâtiments de la ville, à cause de ses caractères particuliers, au-delà de sa position privilégiée dans le tissu urbain. Il présente des signes d'une superposition des modèles issus du style anglais victorien du début du XX^e siècle et comporte également des fortes influences hollandaises. Cette dernière est également manifeste au niveau de la décoration, comportant une tulipe stylisée sur les murs de la tourelle et dans différentes parties du bâtiment. Chacune des façades présente des modules hétéroclites, le rez-de-chaussée a une présentation simple, mais le premier et deuxième étages sont chargés de décor, des corniches en relief, un balcon avec deux colonnes qui s'approchent de l'*ordre ionique*. En dépit des fenêtres, les façades se présentent ajourées de fentes ou des simples ouvertures carrées, qui annoncent un souci du besoin de lumière et de l'aération, au-delà de l'esthétique. Sur le toit, le décor prend la forme des cheminées ou claire-voie ou de simples baies. Un incendie a détruit certaines parties du bâtiment.

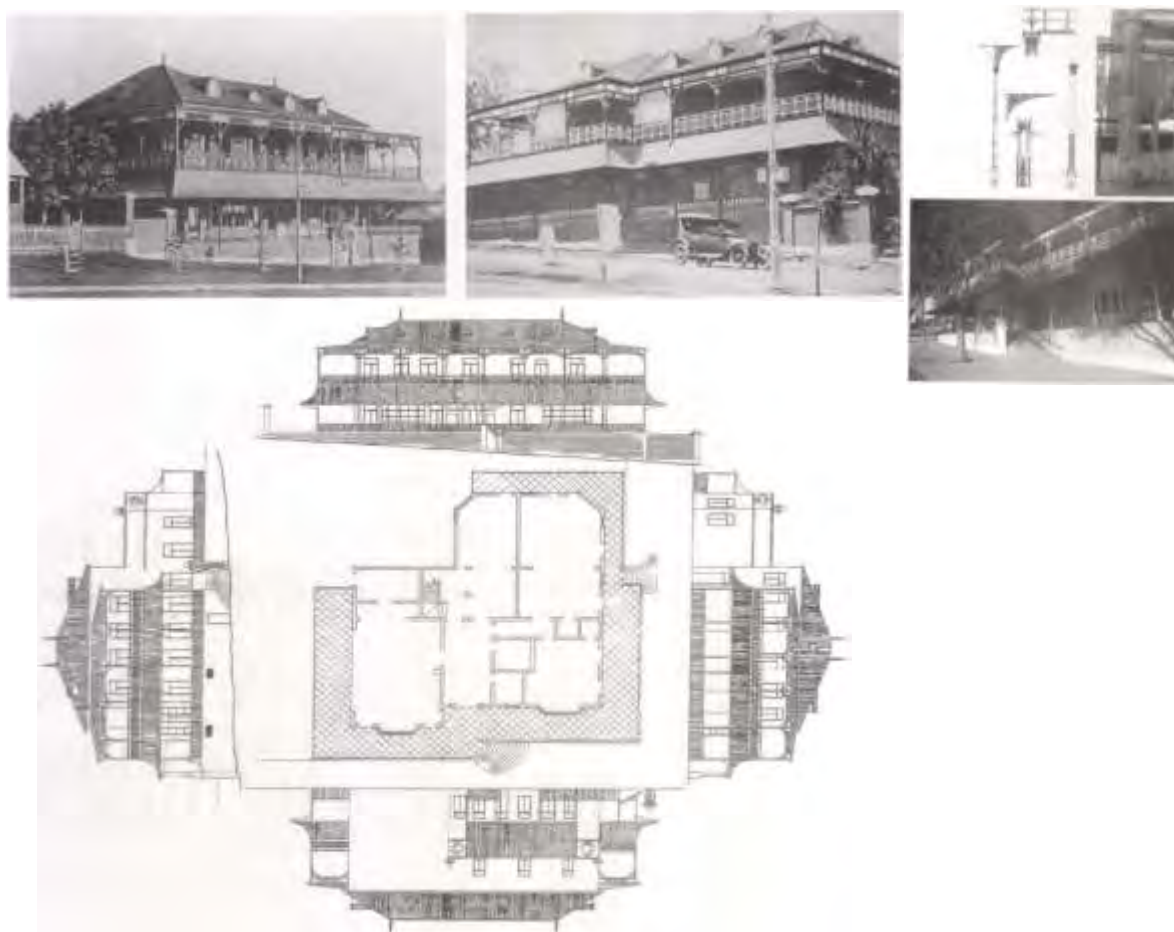


Fig. V.67: L'Hôtel Clube (façades, coupes et vue zénithale). Source: *Maputo, Desenho e Arquitectura*, Corvaja L., p. 104, 106 et 107.

Cet édifice est construit en 1898 [?] sur l'Av. D. Luís I, par des architectes et constructeurs Wells, Rochelle et Smith issus de Johannesburg, pour abriter le siège d'un club social et des casinos.

5.2.4. Les sculptures et œuvres d'art

Dans cette catégorie sont groupés la Statue d'António Enes, la Forteresse, la Statue sur la Place de Mac-Mahon, la Statue équestre de Mouzinho de Albuquerque, l'inscription lapidaire sur le jardin Vasco da Gama (Tunduru) et le Musée-Monument à Louis Tregardt.



Fig. V.68: **Statue d'António Enes**. Source: Lobato A. L.M. Xilunguine. 1970.

La Statue d'António Enes, monument monolithique. Œuvre du maître Teixeira Lopes, elle est érigée (pour honorer le commissaire du roi)⁵⁶ en 1910 sur la place 7 de Março (premier élément générateur du premier noyau historique), et donne sur la baie de Lourenço Marques. Cette statue est conçue et réalisée afin de rappeler à la mémoire vivante des populations de Lourenço Marques les événements historiques, elle a ainsi une fonction identificatoire et sa matérialité apporte également une fonction symbolique, et s'avère un dispositif fondamental dans le

⁵⁶ António Enes est un Homme politique, écrivain, administrateur portugais qui s'est mis en évidence au Mozambique, où il occupe les fonctions de commissaire du roi pendant la révolte indigène dans la région Sud du Mozambique. Il est également député, bibliotecario-mor de la BNL (1886) et Ministre de la Marine et d'Outre-mer.

processus d'institutionnalisation de l'histoire à la fois de Lourenço Marques et du Mozambique. Mais par ailleurs, ce monument a la vocation de l'ancrage des sociétés humaines dans l'espace naturel et culturel de Lourenço Marques et contribue également à la requalification de celui qui est le premier centre officiel politique et administratif du premier établissement de Lourenço Marques. Avec les bâtis d'exception installés autour de cette place, il consolide la forme monumentale. Ce monument est un dispositif mémoriel *intentionnel*, et sera l'objet d'une *destruction négative* délibérée en 1975 lors de l'indépendance du Mozambique. Cette *démolition négative*⁵⁷ s'explique d'abord par le fait que ce monument ne trouvera pas sa valeur mémoriale et identificatoire pour la population indigène, et ce parce qu'il est perçu avant tout comme une représentation du colonisateur portugais. Ainsi, la défaite et l'anéantissement d'une culture issue du colonisateur passe par la destruction de ses symboles.

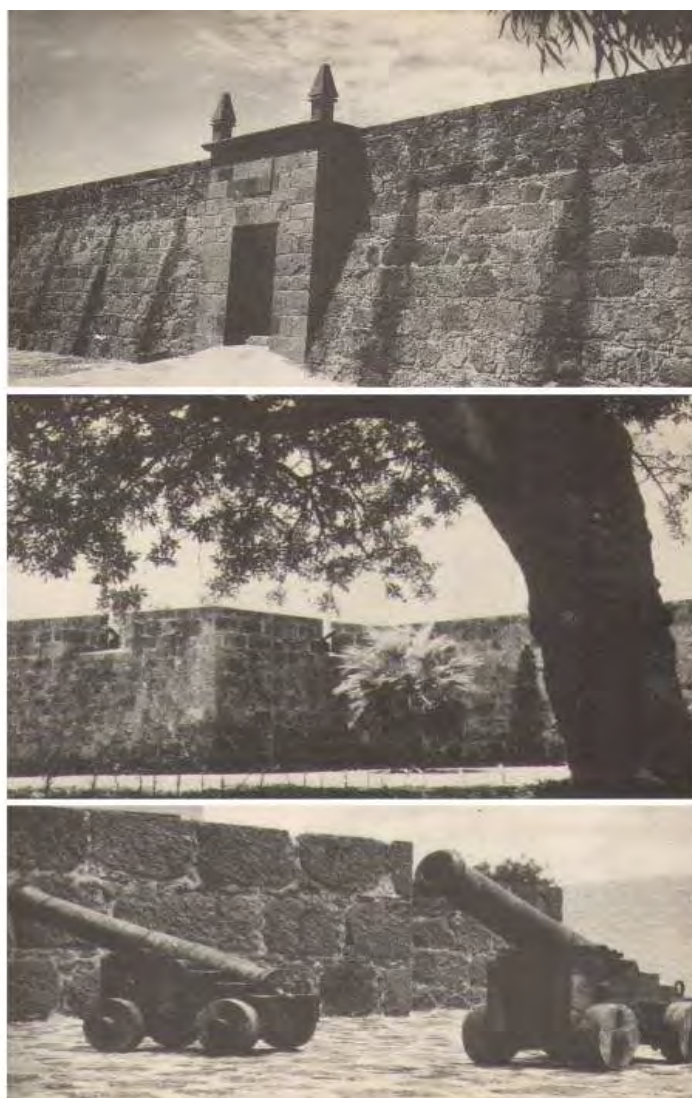


Fig. V.69: La *Fortaleza (forteresse)* de Nossa Senhora da Conceição. Source : Lobato A., L.M. Xilunguine, images 71, 72 et 73.

⁵⁷ Ce concept de *destruction positive* ou *négative* est présenté par CHOAY F., *Le Patrimoine en questions. Anthologie pour un combat*, Paris, Éditions du Seuil, collection La couleur des idées, 2009, p. V.



Fig. V.70: **La Fortaleza, vue de l'extérieur.** Source : s/s

La Fortaleza est érigée en pierre rouge en 1940 (pour commémorer le centenaire) à l'emplacement des forteresses primitives, dans un but emblématique et pour participer à la requalification de la place 7 de Março. Elle est délibérément conçue pour rappeler, à la mémoire vivante des habitants ou visiteurs de Lourenço Marques, l'histoire identitaire de la forteresse primitive et de ce lieu. Y sont déposées les anciennes pièces d'artillerie (canons, fusils) et, à l'avènement de l'indépendance du Mozambique, y seront déposées les statues et sculptures retirées des différents lieux historiques de la ville.



Fig. V.71: **Statue sur la Place de Mac-Mahon.** Source : s/s

La Place Mac-Mahon (*Praça dos Trabalhadores*) accueille une statue d'une femme

entourée des serpents, assise sur un socle granitique sur lequel sont gravées des sculptures qui immortalisent les morts de la 1^{ère} Guerre Mondiale. Est une œuvre du sculpteur Roque Gameiro. Ce monument (inauguré en 1935), érigé sur la place de la gare, par sa matérialité, redouble sa fonction symbolique : il rend hommage au maréchal Mac-Mahon et aussi aux héros de la guerre. Et en harmonie avec la gare, il contribue à la monumentalité du lieu. Enfin, cette place et son monument présentent à eux seuls une richesse d'histoire, qui rappelle une époque charnière allant de la fin du XIX^{ème} siècle à l'orée du XX^{ème} siècle. Ce monument vient aussi rappeler à la mémoire vivante, des croyances, des rites ou des règles sociales constitutives de son identité. La femme se déplace avec un bidon d'eau chaude et les serpents s'approchent pour l'attaquer, mais au moment où ils s'appêtent à atteindre la tête, elle se défend en ayant recours à son bidon d'eau chaude. Voici la seule histoire légendaire que cette stèle immortalise.



Fig. V.72: **Statue équestre de Mouzinho de Albuquerque.** Source : A.H.M.

La statue équestre de Mouzinho de Albuquerque⁵⁸, érigée en 1940 sur la place du même

⁵⁸ Joaquim Augusto Mouzinho de Albuquerque (1855-1902) est un officier de chevalerie portugais qui acquiert une réputation au Portugal pour avoir organisé la capture de l'Empereur Nguni Ngungunhana en Chaimite en 1895, mais aussi pour avoir mené les campagnes dite de pacification, c'est-à-dire de soumission des populations indigènes à l'administration coloniale portugaise, dans le territoire qui devient le Mozambique. La capture de Ngungunhana et la campagne médiatique réalisée lors de son arrivée à Lisbonne et son exil aux Açores ont fait de Mouzinho de Albuquerque, malgré une contestation à cause de son mauvais comportement éthique au Mozambique, une figure très respectée dans la société portugaise à la fin du XIX^{ème} siècle et à l'orée du XX^{ème} siècle. Il est alors perçu par quelques portugais comme l'espoir et

nom, est un monument imposant au cœur du nouveau centre officiel politique et administratif. Ce monument est élaboré par le sculpteur Simões de Almeida et l'architecte António Couto. La statue équestre est assise sur un socle de granit. Ce dernier présente sur ses façades latérales sculptées en fer, les faits d'armes (*feitos de armas*) de ce militaire portugais, tels que les batailles de Chaimite et de Macontene. Ce monument établit un dialogue avec les bâtiments qui l'entourent, à savoir l'Hôtel de Ville, la Cathédrale et l'hôtel club (actuellement centre culturel franco-mozambicain). Ce monument est un dispositif mémoriel *intentionnel*, et sera également l'objet d'une *destruction négative* délibérée en 1975 lors de l'indépendance du Mozambique. Cette *démolition négative* est consécutive de la perte de sa valeur mémoriale et identificatoire pour la population indigène, et parce qu'il est un symbole de la culture du colonisateur portugais.



Fig. V.73: **Inscription Laponaire sur Vasco da Gama (Tunduru).** Source A.H.M.

Sur l'Av. Aguiar est dressée une inscription lapidaire chargée de décor en stuc en relief, à l'entrée du Jardin Vasco da Gama⁵⁹ (actuellement *Jardin Tunduru*). Elle présente deux colonnes

le symbole *maximum* de la réaction portugaise à la menace des puissances européennes dans l'occupation des territoires portugais d'Afrique. Il est ensuite le gouverneur de Gaza et gouverneur Général du Mozambique jusqu'en 1898.

⁵⁹ Vasco da Gama est un explorateur portugais. À l'Ère des Découvertes il devient réputé pour être le commandant des premiers navires à emprunter les routes maritimes directement de l'Europe vers l'Inde. Le 2 mars 1498 il traverse le Cap de la Bonne espérance et arrive à l'Ilha de Moçambique. Il est plus tard nommé gouverneur de l'Inde portugaise avec le titre de vice-roi.

dont la configuration s'approche d'un *ordre dorique* (caractérisé par un chapiteau sans ornements et par le type d'entablement qui le surmonte : une architrave simple, puis un niveau de panneaux étroites à triple cannelure, les triglyphes et une corniche) ou *toscan* (qui se distingue à première vue par l'absence de métopes et de triglyphes). Cette inscription lapidaire rend hommage au premier voyage au Mozambique du président du Portugal (Maréchal Carmona) en 1939. Mais cette stèle vient avant tout immortaliser le tout premier contact entre les portugais et le territoire du Mozambique.





Fig. V.74: **Monument à Louis Tregardt**. Source Photo: adrobat.

Ce monument dénommé *Louis Tregardt Trek Memorial Garden* est construit en hommage à Luis Tregardt et son groupe de *Voortrekkers*, dans le lieu où ils sont ensevelis. Les *Voortrekkers* quittent la colonie orientale du Cap en 1835 à la recherche de liberté et d'une nouvelle terre, et ils arrivent au Fort de Lourenço Marques en 1938 où ils décèdent à cause de la malaria.

Voici que Lourenço Marques présente en 1950 un assortiment de monuments et de monuments historiques, qui retracent l'histoire de la formation de la ville et mettent en exergue les

différents moments de cette histoire. Ces monuments ne sont pas érigés par hasard mais soulignent les principales étapes de formation du plan de Lourenço Marques et mettent en valeur les principaux espaces publics. Ils participent d'une stratégie d'embellissement complémentaire à l'établissement du plan.

Ces monuments sont l'objet d'une destruction négative lors de l'indépendance du pays (1975). La conservation de l'identité mozambicaine, dans un contexte de changement technique, culturel et économique, ne suppose-t-elle pas de garder vivant le lien qui rattache la ville à son passé (de colonisation portugaise) ? Les monuments et les monuments historiques de Lourenço Marques ont été les symboles de la ville coloniale, mais ils témoignent de manière éclatante de la permanence du lien qui unit Lourenço Marques à son passé, et à son histoire. Ces monuments ne doivent-ils pas être perçus moins comme des objets isolés que dans leur globalité, tout en prenant une valeur de monument mémorial ?

Enfin, il est fondamental qu'il y ait une cohabitation (libre de nostalgie de colonisation et d'amalgame en faveur de la ville coloniale ou post coloniale) de la ville coloniale riche de mémoire et de racines et de la ville post coloniale en devenir. « *L'organisme urbain en devenir* », pour reprendre l'expression de Gustavo Giovannoni (1873-1947), le père du concept de « *patrimoine urbain* », ne doit-il pas intégrer la ville historique quel que soit le jugement qu'un pays nouvellement indépendant porte sur son passé marqué par le colonialisme ?

* * *

A la fin des années 1950, Lourenço Marques a une population d'environ 93 000 habitants dont 75% sont des indigènes. Elle accueille différents types d'activités, telles que l'industrie, les transports, et l'hôtellerie, mais l'économie reste dominée par le développement du commerce et des services, ce que permet à Lourenço Marques de s'affirmer en tant qu'une ville tertiaire, et de consolider son rôle de capitale de Province d'Outre-mer.

Le développement et l'extension de la ville s'effectuent sur la base du plan (*Planta da Cidade de Lourenço Marques e parte dos Subúrbios*, ou Plan de la Ville de Lourenço Marques et partie des alentours, 1940), et se traduit par des interventions visant à l'embellissement de la ville.

C'est dans ce contexte qu'intervient l'adoption au Portugal de l'arrêté du 6 décembre 1944, sur la mise en place, dans les villes d'Outre-mer, des plans généraux d'urbanisme (*Planos Gerais de Urbanização*), arrêté dont la mise en œuvre se traduit par le lancement en 1952 du plan Aguiar (*Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques*), qui sera approuvé en 1955.



- 01 Hôtel de ville
- 02 Bibliothèque Nationale
- 03 Marché de la Ville
- 04 Mosqué vieille
- 05 La Capitainerie
- 06 Statue A. Enes
- 07 La Forteresse
- 08 Statue sur la place Mac-Mahon
- 09 Statue Mouzinho de Albuquerque
- 10 Lapidaire Jardin Vasco da Gama
- 11 Maison en Fer
- 12 Théâtre (Teatro Varietà)
- 13 L'Observatoire Météo
- 14 La Gare de Chemin de Fer
- 15 Le Musée de Géologie
- 16 La Casa Velha (La Maison Vieille)
- 17 Le Prédio Pott (Le Bâtiment Pott)
- 18 La Vila Joia
- 19 L'Hôtel Clube
- 20 La Cathédrale
- 21 Le Musée d'Histoire Naturelle
- 22 Le Lycée Salazar
- 23 Le Monument à Louis Tregardt

Titre	MONUMENTS ET MONUMENTS HISTORIQUES DE LOURENÇO MARQUES	
Source	INTERPRETATION DE L'AUTEUR (T. VALES)	Année : 2010
		Année : 1950

B – L’urbanisme totalitaire de Salazar

La fin du premier quart du XX^{ème} siècle au Portugal est concomitante avec une crise économique mondiale et au niveau de l'Empire Portugais une crise politique (chute de la première république) et économique. La montée en puissance d'Oliveira Salazar est l'occasion pour le Portugal de prendre une série d'initiatives à même de redresser son économie, consolider le pouvoir de l'Empire et développer leurs villes, à travers le contrôle des nouvelles extensions et l'instauration de documents d'urbanisme et Salazar a recours au truchement des urbanistes étrangers compatibles avec le régime en place. Ces urbanistes sont intégrés dans un réseau international de circulation de savoir-faire. Lisbonne expérimente d'abord le concours d'urbanistes culturalistes et historicistes, ensuite il privilégie une collaboration avec des urbanistes rationalistes. C'est autour de la sédimentation d'une planification urbaine *pilotée* par le régime que cette sous-partie s'attache à analyser.

1- L’instauration d’un régime totalitaire au Portugal

La dégradation de la vie politique, la cristallisation des mécontentements et des mouvements sociaux, ouvre la voie à une révolte et permet à la dictature militaire de mettre terme à la république, et par là même l’instauration de réformes politiques et administratives au Portugal.

1.1- Les réformes politiques et administratives

Les bouleversements politiques qui le Portugal subit à l’orée du deuxième quart du XX^{ème} siècle, lui imposent d’entreprendre des réformes aux niveaux politique et administrative, ce qui conduit le nouveau gouvernement à revoir sa politique économique, et ce dans un contexte de crise économique. L’instauration dudit *Estado Novo* est par ailleurs l’occasion de prendre en compte la nouvelle théorisation de l’urbanisme et de l’architecture, ainsi que la planification urbaine.

1.1.1- Crise économique et mise en place de l’ « Estado Novo »

Les premières décennies du XX^{ème} siècle au Portugal sont marquées par une crise économique, l’émergence d’un Etat autoritaire, l’*Estado Novo* (l’Etat Nouveau), qui s’attache entre autres, au redressement de l’économie. L’approche de ces événements conduit à souligner le rôle d’António de Oliveira Salazar, l’acteur principal de la mise en place du régime.

Dans un contexte de crise économique, avec la révolte du 28 mai 1926, une dictature militaire met fin à la I^{ère} République portugaise. Le déficit des comptes publics, ne permet plus à Lisbonne d'emprunter sur les marchés internationaux. Plusieurs pays d'Europe dont les finances ont été affectées par la guerre pendant une dizaine d'années ont réussi à redresser leur économie et le Portugal ne voulait pas faire exception.

C'est dans ce contexte qu'Oliveira Salazar⁶⁰ est nommé au poste de Ministre de Finance par le Maréchal Oscar Carmona, alors président du Portugal. O. Salazar impose une forte austérité et un rigoureux contrôle des comptes. Il parvient à redresser les finances publiques de façon spectaculaire à l'issue d'une année (1928/29)⁶¹, grâce également à une politique monétaire restrictive, à l'augmentation des impôts et à la maîtrise des dépenses publiques. S'y ajoute l'instauration par Salazar d'une économie d'exploitation : le financement des dépenses des colonies par leurs propres ressources, la participation au financement des dépenses de la mère-patrie par les colonies ; l'instauration du travail forcé dans le domaine agricole et dans les industries de transformation dans les colonies ; l'approvisionnement des mines sud-africaines en main d'œuvre mozambicaine contre un versement au gouvernement colonial du Mozambique de 2 livres 16 shillings par tête, dans le cadre d'un accord signé le 11 septembre 1928, pour le recrutement de 65 000 à 100 000 mozambicains. Un accord similaire est également établi avec la Rhodésie du Sud⁶².

En 1932, Salazar est nommé Président du Conseil des Ministres et consolide ensuite le régime totalitaire. Il introduit une nouvelle Constitution en 1933 lui conférant des pleins pouvoirs et le contrôle de l'Etat. Par la suite, des révisions à la Constitution viennent renforcer l'Etat. Le gouvernement conduit l'instauration d'un nationalisme corporatif, la mise en place d'un interventionnisme socio-économique et la construction d'un impérialisme colonial. Ainsi que le souligne Salazar, dans son discours du 26 mai 1934, les éléments de composition de l'Etat Nouveau sont la Constitution, l'Acte Colonial⁶³, la Carte Organique de l'Empire, le Statut du travail national et le Programme de l'Union Nationale (le parti unique). S'y ajoute le concordat avec l'Eglise de 1940.

⁶⁰ António de Oliveira Salazar (1889-1970) était professeur d'Economie Politique et Finances Publiques à l'Université de Coimbra. Il a dirigé le Portugal sous dictature pendant 36 ans. (Dictateurs.com. http://www.dictateurs.com/antonio_de_oliveira_salazar.php). Marcelo Caetano succède en 1968 Salazar qui décède en 1970.

⁶¹ Cette année-là Salazar présente son premier budget. Les recettes montent de 2 175 000 contos et les dépenses restent à 1 900 000, il dégage ainsi un solde positif de 275 000 contos. En effet, sa politique financière s'attache à réduire fortement les dépenses (270 000 contos) et à augmenter les recettes (207 000 contos), en créant également de nouveaux impôts et en améliorant la gestion des fonds publics par le biais de la réforme administrative. MARQUES A., *Histoire du Portugal et de son empire colonial*, Paris, éd. Karthala, 1998, p. 512.

⁶² MONDLANE E., *Mozambique, de la colonisation portugaise à la libération nationale*, Paris, L'Harmattan, 1979, p. 87

⁶³ L'Acte Colonial est le premier document constitutionnel de l'Etat Nouveau, promulgué le 8 juillet 1930 par le décret n° 18 570.

L'*Estado Novo*⁶⁴ perdure au Portugal pendant quarante et un an, et prend fin le 25 avril 1974 avec la *Revolução dos Cravos* (Révolution des Œillets). L'*Estado Novo*, appelé également par quelques historiens *la II^{ème} République*, se traduit aussi par une restructuration de l'administration. Les territoires d'Outre-mer se ressentent de ce changement⁶⁵. L'urbanisme et la planification des villes du Mozambique subissent l'influence des nouvelles politiques de Lisbonne.

1.1.2- L'urbanisme, l'architecture et l'« Estado Novo » (1934)

Au cours du deuxième quart du XX^{ème} siècle, dans le contexte de l'*Estado Novo*, apparaît une nouvelle théorisation de l'urbanisme et de l'architecture⁶⁶, au fur et à mesure que la planification urbaine, lancée en 1934 par l'ingénieur Duarte Pacheco, Ministre Portugais des Travaux Publics et d'Outre-mer, se développe. Duarte Pacheco promeut la loi sur les *Planos Gerais de Urbanização*. La planification doit contribuer au renforcement de l'image du régime. D'abord, le *decreto com força de Lei n° 21 697* du 30 septembre 1932 consacre les *Planos de Urbanismo*, ensuite le décret n° 24 802 du 12 décembre 1934 oblige les villes à adopter leur *Plano Geral de Urbanização* avant 1939. Pour ce qui est de la métropole, ils deviennent effectifs à l'issue des levés topographiques en 1944, en même temps qu'est créé à Lisbonne un cabinet d'urbanisme (*Gabinete de Urbanização Colonial*) pour l'élaboration des études pour le compte des territoires d'Outre-mer⁶⁷, dont Lourenço Marques. Les interventions de ce cabinet dans ces territoires sont l'occasion de promouvoir les activités de loisirs et de sport, de proposer une séparation entre la ville *en dur* et sa périphérie *en roseaux*, d'organiser le dessin des zones résidentielles d'extension, autour des tracés viaires et des éléments d'embellissement que sont les

⁶⁴ L'Etat Nouveau apparaît pour la première fois en 1930 et devient effectif entre 1933 et 1974. C'est un régime politique qui devait être social et corporatif. Le noyau de base devait être la famille, et les éléments fondamentaux devaient être les corporations morales, économiques et intellectuelles dans lesquels convergent les intérêts des employés et du patronat dans un but commun, la nation. Salazar n'accepte pas les luttes de classes, la liberté individuelle, l'organisation de partis, la démocratie... En effet, il s'est approprié l'idéologie fasciste de Benito Mussolini (en Italie depuis 1922), la dictature du général Primo de Rivera (en Espagne 1923-30), et plus tard, des régimes autoritaires Autrichien [d'Engelbert Dollfuss], et allemand, fondées sur le catholicisme et l'anticommunisme (autoritaire, nationaliste, conservateur, corporatiste, antilibéral, antiparlementariste...). [Il maintient une hégémonie grâce au soutien des riches propriétaires, industriels ainsi que de banquiers. Il supprime la liberté de la presse, les syndicats, toute opposition politique. Par ailleurs, le maintien des relations commerciales avec les deux belligérants au cours de la deuxième guerre mondiale bénéficie à l'industrie portugaise]. MARQUES A., *Histoire du Portugal et de son empire colonial*, Paris, éd. Karthala, 1998, pp. 500, 502 et 503.

⁶⁵ L'administration des colonies portugaises constitue pour Salazar l'occasion de l'instauration d'un ensemble de lois (Acto Colonial : Decreto n° 18 570 du 18 juillet 1930) qui définissent les principes de la Politique Indigène (la nature spéciale de la législation coloniale, la déclaration d'unité et solidarité nationale, accorde aux gouverneurs des colonies des larges pouvoirs, une autonomie financière pour chaque colonie, un Ministère d'Outre-mer omniprésent sur les colonies, une organisation et une économie strictement liées au principe d'unité nationale, un système juridique spécial pour les indigènes, une centralisation graduelle en fonction du niveau de développement de la colonie.) De plus, les territoires d'outre-mer sont dorénavant connus comme des colonies, qui sont liées entre elles, et constituent l'Empire colonial. Le poste de Haut fonctionnaire est supprimé au profit d'un poste de Gouverneur-Général.

⁶⁶ LÔBO M., « *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco* », Série 1, Ensaios, n° 5, Porto, DGOTDU, FAUP publicações, 1995, p. 145.

⁶⁷ Novo Redondo, Nova Lisboa em Huambo, Quelimane, Sá da Bandeira (G. S. Dias, *A Cidade de Sá da Bandeira*, SGL 150-C-25, 1957, p. 82), Lobito, Luanda, Moçâmedes en Angola, Tete, Beira.

places et les jardins publics.

Duarte Pacheco entend par ce décret maîtriser la croissance des villes censées suivre la politique du régime en place, *l'Estado Novo*. Pacheco et Salazar développent une complicité, élaborent un programme (*Plano de Reconstituição Económica*)⁶⁸ pour les 15 ans à venir en matière de travaux publics et financent les travaux dans les villes pour compenser l'absence des moyens des municipalités causée par la centralisation politique qui découle de la nouvelle organisation de l'Etat. C'est dans ce contexte que les chefs-lieux des *Concelhos* sont invités à élaborer leurs *planos gerais de urbanização* à partir de 1934, et qu'en 1938 sont créées les commissions de suivi des levés topographiques.

Dans un premier temps, de 1930 à 1933, les projets d'architecture de l'*Estado Novo* sont réalisés par le biais de marchés de gré à gré, par des appels d'offres ouverts sous le contrôle du cabinet des différents ministères. Dans un deuxième temps (1933-1938), c'est le Ministère des travaux publics qui s'occupe de la mise en œuvre des différents projets d'équipements après la restructuration par l'*Estado Novo*, et la troisième phase (1938/1940) implique tous les architectes qui ont collaboré avec l'*Estado Novo*. Ceci constitue le premier moment de la construction consciente de l'image architecturale de l'*Estado Novo*⁶⁹.

Duarte Pacheco a donc été l'acteur principal de l'organisation d'une nouvelle image de la ville à travers l'instauration de la loi sur les *Plans Gerais de urbanização*. Il a souhaité voir les *Câmara Municipal* jouer un rôle plus actif dans la définition des politiques des sols. Ce processus qui a fonctionné au ralenti a permis par ailleurs l'instauration de plus de deux cents plans ou avant-plans au cours des trente ans qui ont suivi l'adoption de la loi.

1.2- La première législation sur les plans d'urbanisme

La première moitié du XX^{ème} siècle témoigne d'une tendance internationale à la définition des normes et à l'institutionnalisation de l'urbanisme, ce qui conduit à une plus grande autonomie de cette discipline. L'analyse par *génération* permet de mieux appréhender les transformations des différents modes d'intervention urbanistique ainsi que les caractéristiques communes de ces interventions dans différents pays.

Je ne veux pas réduire l'*analyse par générations* à un discours exclusivement interne à la discipline d'urbanisme car les périodes d'évolution urbaine découlent des différents moments

⁶⁸ Lei 1914, de 24 de Maio de 1935.

⁶⁹ Moniz G., "Arquitectos e Políticos. A arquitectura institucional em Portugal nos anos 30", *DC Papeles*, 13 - 14, Barcelona, Departament de Composició Arquitectónica UPC, Outubro 2005, pp. 68 - 79, et Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

(économique, politique, culturels et social à caractère général)⁷⁰, mais c'est cet encadrement, par le biais d'une analyse des *générations*, qui permettra de créer une typologie des *plans* pour mieux les comprendre et les classer par *générations* grâce à un rapprochement de leurs contenus. J'ai ainsi pu dégager *trois générations de plans*.

La première génération des plans d'urbanisme (1945-1960) en Europe concerne la reconstruction des villes détruites, la construction des nouvelles villes et l'expansion urbaine et métropolitaine. Les plans de cette génération conçoivent la construction de la ville « *par addition* ». Les plans de la première génération ont éprouvé des difficultés pour interpréter de manière progressiste le thème de l'expansion : la croissance urbaine (qu'ils essaient de régler selon les principes de la Charte d'Athènes) provoque certaines distorsions dans la répartition des ressources sur le territoire. Le langage utilisé par les plans de cette génération est abstrait et neutre, pour assurer l'universalité ainsi que l'éthique des propositions. Il privilégie également, l'usage des textes normatifs plutôt que les représentations sous forme d'images. Cette génération de plans met en place un zonage de la ville, chaque quartier ayant une fonction spécifique, à la recherche d'une meilleure fonctionnalité.

Dans cette analyse, je m'intéresse aux différents outils de planification urbaine, des plans de la ville aux *planos directores* en passant par les plans d'urbanisme. Ici il est important de souligner que le *plano director* peut être perçu comme l'équivalent d'un *schéma directeur*, néanmoins le premier annonce une inspiration lusophone et le deuxième francophone. Il sera observé plus loin qu'il existe des différences quant à leur contenu. En portugais sont utilisés les mots *plano* ou *planta* et *plan*, dont l'interprétation doit susciter quelques prudences avant toute comparaison avec la France. Pour cette raison je me propose de garder les termes en portugais à chaque fois que l'on fera appel aux noms des différents documents d'urbanisme instaurés à Lourenço Marques. De plus, l'évolution des documents de planification urbaine à Lourenço Marques est inéluctablement tributaire d'un savoir-faire Lisboète, qui a d'ailleurs bénéficié de la circulation des savoir-faire étrangers, de la France en particulier. C'est pour cela que cette approche me conduit à effectuer tout d'abord un aperçu historique sur l'évolution de la *planification urbaine* dans trois pays d'Europe (France, Italie et Angleterre)⁷¹ au cours de la première moitié du XX^{ème} siècle, pour venir ensuite à l'approche historique de la sédimentation des documents de la *planification urbaine*, à la fois à Lisbonne et à L.M., étant donné que le but

⁷⁰ Cette vision a été déjà évoquée par CAMPOS VENUTI. G., *La terza generazione dell'urbanistica*, Milan, Franco Angeli, 1994, p. 37.

⁷¹ La réalisation d'un aperçu comparatif sur la dimension européenne permet, selon NOVARINA G., « [...] de comprendre que, par delà les contextes économiques, sociaux, institutionnels, propres à chaque pays, il existait de facteurs de convergence, des évolutions communes des systèmes de planification territoriale. », NOVARINA G., In « *La planification territoriale : imager, anticiper et organiser*, 4^{èmes} Rencontres Internationales de Recherche en Urbanisme, Institut d'Urbanisme de Grenoble, Grenoble 7 et 8 février 2008, p. 2.

de la *planification urbaine* est de coordonner le développement et la création des villes, dans le respect du cadre de vie des habitants actuels ou futurs, ainsi que de l'équilibre nécessaire entre habitations et équipements⁷².

1.2.1- La première génération des plans d'urbanisme en Europe

1.2.1.1- Les Plans Directeurs en France

Si les premiers plans de ville remontent à l'Antiquité et si l'on sait à quel point l'action du baron Haussmann a contribué à remodeler les tissus urbains du centre de Paris et a marqué l'urbanisme français, la première loi sur les plans d'urbanisme date, quant à elle, de 1919.

Les premiers textes législatifs et réglementaires sur la planification urbaine concernent la voirie et l'hygiène. La loi sur l'organisation des municipalités (du 5 avril 1884, art. 136-3) impose aux communes un *plan général de nivellement et d'alignement*. Ensuite, celle du 15 février 1902 vise la protection de la santé publique (règlements sanitaires départementaux). Le 13 août de la même année, un décret édicte, pour la Ville de Paris, des règles fixant la hauteur des bâtiments, le gabarit à respecter pour le permis de bâtir, encadrant ainsi la morphologie urbaine. Mais, l'urbanisme en tant que vision élargie de la gestion de la ville répond dès son origine à un souci d'amélioration des conditions d'hygiène des couches populaires. La loi dite Cornudet (du 14 mars 1919), sur les plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension, modifiée et complétée par celle du 19 juillet 1924, instaure : les premiers plans d'urbanisme, appelés Plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension ; les règlements des lotissements ; le permis de construire dans les communes ayant approuvé un Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension. Ces plans sont obligatoires dans les villes de plus de 10 000 habitants, les communes du Département de la Seine, les communes qui ont connu une augmentation de leur population de plus de 10%, les stations touristiques et enfin les agglomérations présentant un caractère pittoresque, artistique ou historique. L'élaboration du plan relève de l'équipe municipale et son approbation appartient au Conseil d'Etat par décret. Le plan qui fixe la direction, la largeur, le caractère des voies à créer ou à modifier, détermine les emplacements, l'étendue et les dispositions des places, squares, jardins publics, terrains de jeux, parcs, espaces libres divers et indique les réserves boisées à constituer, ainsi que les emplacements destinés aux monuments, édifices et services publics. Un programme déterminant les servitudes hygiéniques, archéologiques et esthétiques, les règles de hauteurs et les prévisions concernant la distribution de l'eau potable, les réseaux d'égouts, le traitement des eaux

⁷² Tels que les espaces publics, espaces verts, réseaux d'eau potable, d'assainissement, éclairage public, électricité, gaz, réseaux de communication.

usées et l'assainissement du sol. Par ailleurs, le zonage n'est pas explicitement reconnu, mais le Conseil d'Etat ne le juge pas illégal (23 février 1934).⁷³

A partir des années 1950, la doctrine moderne en France s'impose progressivement. Le faible succès des Plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension explique la revendication par le milieu professionnel de la création d'une administration d'Etat de l'urbanisme ainsi que l'adoption d'un « *Code* » de l'urbanisme, qui ont lieu sous le régime de Vichy. Le 23 février 1941, une loi met en place la Délégation Générale à l'Equipeement National (DGEN). Le 15 juin 1943 une autre loi dite d'urbanisme, vient s'occuper de l'organisation des services d'urbanisme, de la constitution des groupements d'urbanisme, des projets d'aménagement, des lotissements, ainsi que du permis de construire⁷⁴. A la Libération, les décisions conduisent à la transformation de la DGEN en Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme dont le premier titulaire est Raoul Dautry. En 1945, ce ministère se voit confier la tutelle des Habitations à Bon Marché (HBM) qui, le 21 juillet 1950, deviennent les Habitations à Loyer Modéré (HLM). En 1945, est publiée l'ordonnance de 1945 sur les projets d'aménagement, le remembrement urbain et le permis de construire.

Pour faire face à la crise du logement⁷⁵, les ordonnances du 31 décembre 1958 complètent la législation de Vichy en instaurant les Plans directeurs d'urbanisme, les Zones à urbaniser en priorité (ZUP) et la Rénovation urbaine. Au moins 500 logements tous les groupes de plus de cent logements doivent être implantés dans la ZUP périmètre défini par un arrêté du Ministère de la Construction existence d'un droit de préemption au profit de la collectivité publique. Les Plans directeurs d'urbanisme sédimentent une expérience qui est influencée par le Mouvement Moderne du 3^{ème} CIAM. La création de nouveaux quartiers se fait en périphérie de la ville existante sur des terres jusque-là agricole et est l'occasion de mettre en œuvre à une large échelle la pensée moderniste. Le Corbusier, lorsqu'il écrit, dans la *Charte d'Athènes*, que la maison ne sera plus

⁷³ MERLIN P. et CHOAY F., (Sous la dir. de), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, nouvelle édition mise à jour, Presse Universitaire de France, 2005, 1^{ère} édition 1988, pp. 668 et 669. Voir également NOVARINA G., *L'urbanisme réformiste en France (1910 - 1930)*, cours de Master à l'IUG.

⁷⁴ A propos du travail réalisé lors du régime de Vichy, P. RANDET écrit que : « *Cependant Dautry ne partait pas de zéro. Il pouvait prendre appui sur le travail patient fait pendant l'occupation, en toute indépendance, par deux administrations : une direction de l'urbanisme et de la construction immobilière créée par Henri Giraud au sein de la Délégation Générale à l'Equipeement National et animée par André Prothin et le Commissariat à la Reconstruction dirigé par l'ingénieur en chef Muffang, qui furent fondues dans le creuset du MRU. Une législation était déjà élaborée : loi de 1940-1941 sur la reconstruction, loi d'urbanisme du 15 juin 1943 préparée par André Prothin et P.A. Thiébaud, l'année même où l'Angleterre se dotait d'un ministère du Town and Country Planning ; on y trouve en germe toute la substance de la législation, organisation des services d'urbanisme, projets d'aménagement, lotissements et groupes d'habitations, permis de construire ; ces lois seront validées avec quelques ajouts par des ordonnances de 1945* » (RANDET P. « De l'urbanisme et de l'aménagement du territoire », in CRU Trente-cinq ans d'urbanisme, 1981, pp 11-12).

⁷⁵ « *Quelques 2 000 communes sinistrées – 1 300 000 logements inhabitables, dont 450 000 totalement détruits... Plus encore que par les destructions, la situation était obérée par le longue léthargie de l'activité du bâtiment entre les deux conflits mondiaux : 56 000 logements construits en 1938, contre 360 000 en Grande-Bretagne et 400 000 en Allemagne ; insuffisance des entreprises, inexpérience des architectes et, ce qui est plus grave, perte de l'esprit d'entreprise, tels étaient les handicaps que la génération de la Reconstruction a eu à surmonter* » (RANDET P., op. cité, p.11).

soudée à la rue par son trottoir, récuse les règles de constitution des tissus urbains (organisation hiérarchisée du système viaire, conception multifonctionnelle de la rue, découpage du territoire en îlots et en lots, alignements permettant une lisibilité de la séparation entre espace public et espace privé) et propose que la localisation et l'implantation de nouvelles unités d'habitation soient guidées principalement par la recherche de la lumière et de l'ensoleillement maximum. Les ZUP créées ne possèdent donc pas d'îlots, les bâtiments flottent tels des navires au milieu de vastes espaces collectifs. L'organisation de la circulation, que propose Le Corbusier, spécialise les voies en fonction des types de circulation. Aux *vitesse mécanique* sont réservées les voies rapides qui délimitent les différentes mailles d'urbanisation et aux *vitesse naturelle* (piétons) sont dédiés des cheminements au cœur des unités de voisinage. Tout cela dans un but : se *loger, travailler, se récréer et circuler*. Par ailleurs, dans un souci de rationalisation des interventions sur la ville, la pensée officielle de l'Etat instaure le coefficient d'utilisation des sols (1962) et la Grille des équipements (grille Dupont) qui permettent d'établir une programmation quantitative des nouvelles zones d'urbanisation.

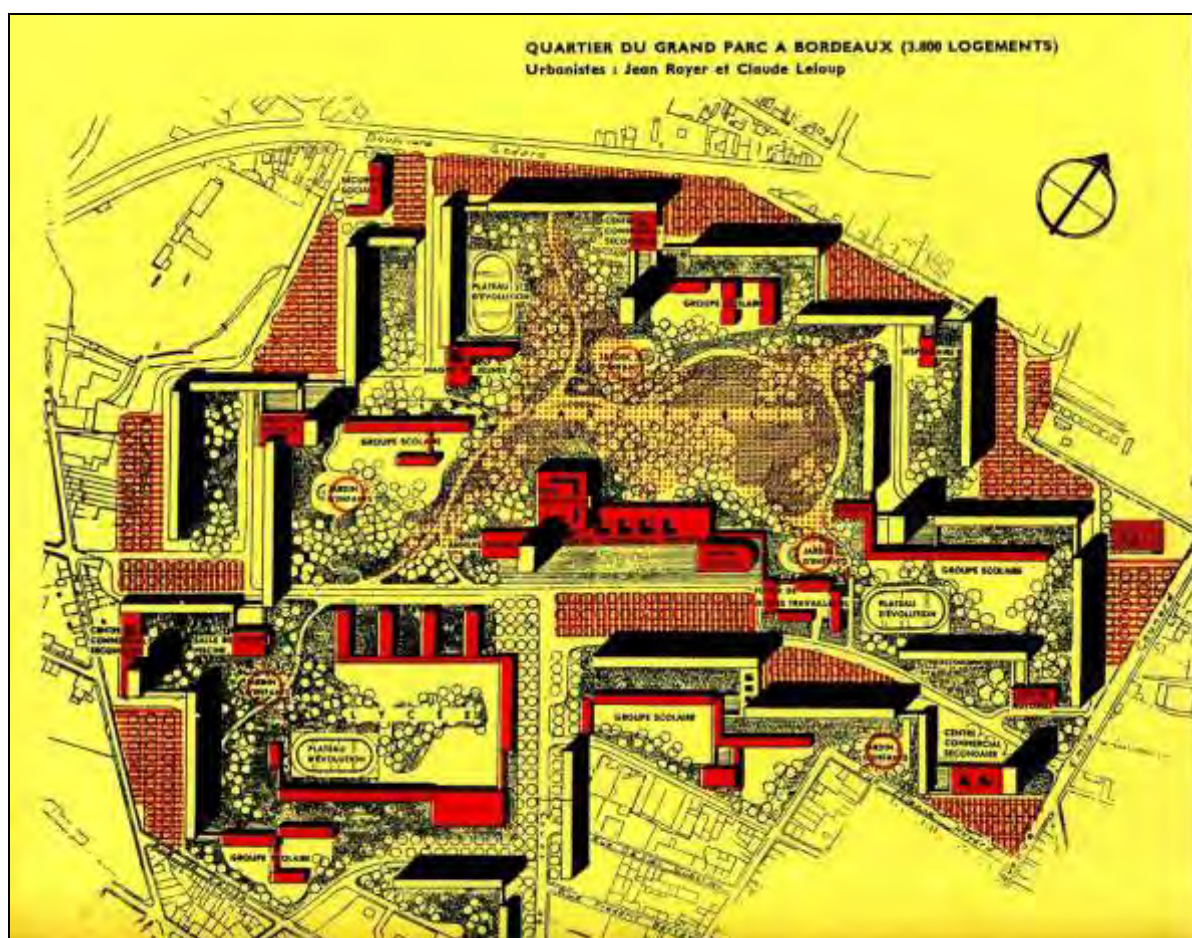


Fig. V.75: Un exemple de grand ensemble. Source : NOVARINA G., Cours Master Urbanisme, IUG/UPMF.

1.2.1.2- Les Plans Régulateurs en Italie

Antécédents : En Italie, l'expression de plan régulateur (*piano regolatore*) remonte à 1736, et désigne le plan parcellaire et les prescriptions d'urbanisme et d'architecture de la nouvelle *Contrada di Dora Grossa* à Turin⁷⁶. Ce plan s'inscrit dans une tradition de l'urbanisme baroque fondé sur la régularité urbaine dont Filippo Juvara est un des principaux représentants. En 1853, avant l'unité italienne, le dernier plan régulateur de Turin cherche à faire franchir à la ville les anciennes enceintes militaires, annonce l'ère industrielle et ferroviaire et ordonne les lotissements. Le développement industriel fait de Turin la capitale économique de l'Italie. Les nouvelles mailles urbaines présentent une forme qui annonce l'influence de l'âge classique, combinant tradition esthétique, rigueur et pragmatisme.⁷⁷ A partir de la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle, la législation urbanistique cherche à réglementer les extensions urbaines. Il faut attendre le régime fasciste et la promulgation de la loi 1150 de 1942⁷⁸ pour que les communes italiennes puissent, quelle que soit leur taille, être dotées d'un premier outil de planification, le *Piano Regolatore Generale*, qui est encore en vigueur dans certaines régions italiennes.

Les plans de la première génération en Italie sont des instruments génériques établis dans le but d'instaurer des règles face au chaos de la croissance des villes. La volonté est de réguler et de contrôler les effets d'un régime immobilier qui génère la *pathologie* de la croissance urbaine à l'aube de l'après-guerre. Et les plans sont fondés sur le zonage et la programmation des terrains nécessaires aux expansions. Dans les plans de cette génération, la ville existante n'est pas prise en compte dans l'application de la loi de 1942. Parfois, un recalibrage de la voirie est proposé et est acceptée une constante augmentation de la densité. Dans la ville nouvelle, qui doit naître en périphérie de la ville consolidée, des nouvelles typologies sont envisagées dans le cadre de la définition de zones essentiellement monofonctionnelles.

L'*ancêtre* de ces plans est le plan de Marcello Piacentini pour Rome (1931), plan qui influence la législation d'urbanisme de 1942. Au lendemain de la guerre, à l'urbanisme académique s'oppose le Mouvement moderne et les deux écoles donnent naissance à deux modèles de plan : *plans académique* tels que les plans de Bologna de 1953 et de Verona de 1954 et *plans rationalistes* tels que celui de Milan (1953), Siena (1956) de Bottoni et Piccinato, et Padova (1956). Les plans de la première génération, qu'ils soient *académiques* ou *rationalistes*,

⁷⁶ MANDRACCI V. C., Torino, Laterza, Rome, Bari, 1983, 1989, cit. par GRAFF P., p.12.

⁷⁷ GRAFF P., «Turin, exemple et modèle d'une centralité urbaine planifiée selon les canons évolutifs du classicisme», in *Rives nord-méditerranéennes*, Centralités en mouvement, mis en ligne le : 7 mars 2008 URL : <http://rives.revues.org/document871.html>, p. 9.

⁷⁸ La loi de 1942 a réorganisé et restructuré au niveau national, les corps législatifs en termes d'urbanisme en faisant une réforme intégrale. PLACIDI P., *Planification et Projet Urbain en Italie*, Ecole Nationale de Ponts et Chaussées (ENPC), Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du logement, Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, Centre de Documentation de l'Urbanisme, Dossier Documentaire, 1998, p. 7.

sont toujours marqués par la lourde hypothèque du régime immobilier, qui plie à ses intérêts le contenu du plan. Ainsi le plan de Modena (1958) dispose d'une zone édifiable pour plus d'un demi-million de pièces, alors que la ville dépassait à peine les cent mille habitants. Et Ravenna adopte en 1962 un plan de construction de pinèdes historiques avec une absurde prévision de quatre cent mille lits touristiques⁷⁹.

L'expérience de la première génération des plans régulateurs a failli dans sa tentative de maîtriser la croissance urbaine. Elle donne cependant lieu à un intense débat théorique entre des professionnels qui sont bien souvent aussi des universitaires. Le Mouvement Moderne (dont G. Astengo est la personnalité la plus fameuse dans le champ de l'urbanisme) doit ainsi toujours composer avec un courant plus historiciste (représenté par S. Muratori et G. Caniggia par exemple) et cette confrontation a donné lieu à la production d'une diversité de typologies bâties dans le domaine du logement social. Elle explique par ailleurs les préoccupations anciennes en faveur de la restauration des centres anciens (Cf. à ce propos l'expérience de la Ville de Bologne).

1.2.1.3- Politique régionale et comprehensive planning en Grande-Bretagne

La planification urbaine en Angleterre est établie par des lois appelées *Act*. Les premières lois d'urbanisme remontent au XX^{ème} siècle et témoignent d'un changement d'approche. Le XIX^{ème} siècle est caractérisé par un contrôle considéré de *régulation mécanique par les normes*, alors qu'au XX^{ème} siècle l'approche se traduit par une interprétation plus fluide des normes et un souci plus pragmatique des améliorations à amener à l'environnement. De plus, l'instauration des nouvelles normes de construction, d'occupation du sol et de gestion urbaine se substitue aux *bylaws* et aux normes sanitaires.

La première législation utilisant le terme de *town planning* en Angleterre est le *The Housing and Town Planning Act* de 1909. Cette loi cristallise la transition vers un nouveau mode de régulation avec l'objectif d'améliorer les conditions sociales de la population (santé du ménage, esthétique de la maison, la joie de la ville, dignité de la cité et la salubrité des quartiers). Sans pour autant fixer un contrôle des densités. Aussi le développement de nouveaux quartiers surpeuplés et insalubres s'avérait inévitable et l'esthétique des formes urbaines générées par l'habitation de type *bylaw* n'était pas assurée.⁸⁰ L'*Act* de 1909 permet aux autorités locales d'élaborer des schémas (*schemes*) pour le contrôle et le développement des nouvelles zones d'habitation, c'est-à-dire, de réglementer la construction dans les zones à même d'accueillir des constructions, et ce dans un but à la fois sanitaire mais aussi de bonne insertion dans

⁷⁹ CAMPOS VENUTI G., *La terza generazione dell'urbanistica*, Urbanistica, Franco Angeli, Milano, 7^e edizione, 1994, pp. 37-38.

⁸⁰ UNWIN R., *Nothing Gained by Overcrowding*, London, 1909 et 1912.

l'environnement urbain.⁸¹ Dans la même année, et pour faire face à l'absence d'expériences de ces collectivités anglaises, un manuel d'urbanisme leur vient en aide, dénommé *Town Planning in Practice* établi par l'architecte-urbaniste R. Unwin⁸², qui dresse des reproches acerbes à la ville industrielle. Entre 1909 et 1913, le caractère non obligatoire des plans n'encourage pas leur élaboration : trois plans sont approuvés dont deux sont destinés à Birmingham. Les promoteurs ont par ailleurs toute latitude de construire sur le terrain de leur choix pourvu qu'ils respectent les grands axes du *town planning schemes* local, une situation que les lois de 1925 et 1932 ne parviennent pas à surmonter⁸³.

Les effets matériels de la loi de 1909 demeurent limités, mais il est important d'insister que sa mise en application constitue le jalon du passage vers une régulation portant sur un principe discrétionnaire qui a perduré jusqu'à l'actuel système de planification. Ce principe, bien que limité, caractérise les premières décennies du XX^{ème} siècle, et privilégie le choix des municipalités, qui à travers les *Planning Schemes* ont la latitude de supprimer les logements insalubres pour la matérialisation du plan. Ils pourraient également reprouver les projets à défaut d'une esthétique convenable. La mise en place de ces marges de manœuvre constitue une tendance à privilégier un outil de planification souple au lieu et place d'un principe rigide de zonage. Avec la loi de 1909, la régulation et le *town planning* deviennent un des rôles conférés aux autorités locales.

La première révision du *Town planning legislation* a eu lieu après la guerre (*Housing Town Planning Act of 1919*), mais dans la pratique, cette loi élargit peu les bases du *Town Planning*. Elle rend obligatoire l'élaboration des *schemes* pour tous les municipalités et districts urbains, ayant une population égale ou supérieure à 20 000 habitants. Les grandes avancées se trouvent au niveau de l'habitat plutôt qu'au niveau de la planification. L'*Act* de 1919 décide du principe des subventions de l'Etat pour l'habitation et fixe de nouvelles normes d'habitation pour la classe ouvrière. Face à la suburbanisation de Howard le père du mouvement des cités-jardins⁸⁴

⁸¹ D'autres *Acts* furent mis en application précédemment : l'Artizans and Labourers Dwellings Act, 1868 ; l'Artizans and Labourers Dwellings Improvement Act, 1875 ; le Public Health Act of 1875 ; et le London Building Act of 1894 (qui encadre la formation et l'élargissement des rues, l'alignement des façades des édifices, la dimension de l'espace libre autour des édifices et la hauteur des édifices).

⁸² UNWIN R., *Town Planning in Practice, An introduction to the art of designing cities and suburbs*, Londres, Fisher Unwin, 1909. Cet ouvrage propose une méthode d'analyse urbaine par le biais d'une étude sur le caractère des villes et d'élaboration du plan d'urbanisme.

⁸³ HALL P., *Urban and Regional Planning*, 3^{ème} éd., Londres, Routledge, 1992, p. 27.

⁸⁴ L'on doit particulièrement au philanthrope Ebenezer Howard l'œuvre de la cité-jardin. A la fin du XIX^{ème} siècle E. Howard (ainsi que d'autres personnalités) dresse des reproches sur l'extension désordonnée des villes, consécutive à la création de la société industrielle. En 1898 Howard publie un ouvrage sous le titre *Garden Cities of To-Morrow*, dans lequel il annonce qu'il souhaite composer un nouveau type d'organisme urbain éloigné des grandes agglomérations (*la cité-jardin*), pour permettre d'avoir à la fois les qualités d'une ville et d'une campagne, doté de résidences, activités de production, commerce, services, et équipements. Le modèle mis en place à Letchworth et Welwyn doit selon Howard se limiter à 35 000 habitants, un large ensemble de terres agricoles, des prairies et de forêts forme une ceinture verte pour stopper l'extension de la cité-jardin (formée par une succession de groupes de maisons individuelles en bande et limitées à deux étages, et en ayant chacune un jardin. La conception architecturale est attribuée à Raymond Unwin et Barry Parker).

Geddes, Warren et Davidge, conçoivent la planification urbaine non plus comme un moyen de contrôle des zones résidentielles, mais comme une partie de la politique nationale de la planification économique et sociale.

Le *Town and Country Planning* de 1932 élargit la planification à tous les terrains urbanisés ou non, et le *Restriction of Ribbon Development Act of 1935* vise à contrôler l'étalement du développement au long des principaux axes routiers. En 1937 la moitié du pays est dotée des schémas de planification provisoire (*draft planning schemes*), mais la structure administrative des *County Borough Councils* et des districts reste trop faible pour rejeter les propositions des promoteurs.

a) *La naissance de la politique régionale*

En 1940, le *Barlow report* est réalisé par une commission chargée d'enquêter sur les causes qui influencent la distribution géographique de la population industrielle de la Grande-Bretagne. Ce rapport met en relief une réalité d'une évidence déconcertante, en montrant que les problèmes de déclin industriel et de chômage qui affectent les régions du nord sont intrinsèquement liés à la croissance économique et démographique du sud. Si les avantages de la concentration urbaine sont la proximité des marchés, la réduction des coûts des transports et la disponibilité de l'approvisionnement en main d'œuvre, les inconvénients sont une augmentation des valeurs foncières et immobilières entraînant des difficultés de logement, la perte de temps dans les embouteillages, et la fatigue qui découle des longs trajets. La commission soutient que le développement des cités-jardins, de villes satellites, et des zones industrielles à l'extérieur des grandes villes constitue une solution aux problèmes de congestion urbaine. Le rapport Barlow met également en lumière l'effet *structurel*, c'est-à-dire le fait que certaines régions soient favorisées par leur structure industrielle. Ce constat conduit à un consensus quant au besoin d'appréhender le territoire simultanément aux échelles nationales et régionales. Dans ce contexte, le rôle du gouvernement est *incitatif*, et l'instauration des politiques de planification repose sur une articulation entre le gouvernement central et les échelles infranationales. La commission préconise cependant une réorganisation de l'administration de l'urbanisme au niveau local de manière à renforcer les contrôles sur les autorités locales.

b) *Le Town and Country Act de 1947*

En 1942, 73% des terrains en Angleterre et 36% des terrains au Pays de Galles font l'objet d'un contrôle provisoire, mais seuls 5% de l'Angleterre et 1% de Pays de Galles étaient soumis

GALLAND-SEUX M., NOVARINA G., "Fragments de modernité en Bas Dauphiné", In CHALAS Y. (dir.), « *L'Isle d'Abeau : de la ville nouvelle à la ville contemporaine* », Paris, La Documentation française, 2004, pp. 46 - 47.

aux *operative schemes*. Dans plusieurs villes et cités importantes ainsi que des grands country districts les phases préliminaires des schémas de planification (*planning schemes*) n'avaient pas encore été réalisées. L'administration était fragmentée et était pour l'essentiel une question de *lower-tier authorities*. Le *Town and country planning* propose une limitation de la croissance des grandes villes (*unchecked sprawl*) par le biais de l'instauration de *green belts* et la création à grande échelle de villes nouvelles. La mise en œuvre du *Town and Country Planning Act* a permis de contrôler un nombre élevé de développements en les obligeant à se soumettre aux *planning permissions*. Toutes les zones du pays devaient bénéficier du nouvel instrument d'urbanisme qu'est le plan de développement. Les pouvoirs ont été transférés du *District Council* vers le *County Council*. La plus petite unité de planification devient ainsi les *counties* et les *counties boroughs*. La coordination des plans locaux est mise en application par le nouveau *Ministry of Town and Country Planning*. Les droits d'investissement fonciers (*development rights to land*) ainsi que les intérêts inhérents (*associated development values*) ont été nationalisés. Tous les propriétaires ont été mis dans une situation de *propriétaire* seulement du droit d'usage existant de leurs terres et des valeurs qui lui sont liées. Par ailleurs le *Board of Trade* se voit attribuer la responsabilité d'assurer une correcte distribution spatiale de l'industrie et des *development corporations* financés par le Trésor, ont en charge la réalisation des villes nouvelles.

Si les lois de 1909 et 1919 ont comme objectif le seul contrôle des extensions urbaines, la réforme du *Town and Country Planning* et son application dans un contexte de mise en place de l'Etat Providence visent à favoriser le passage d'un contrôle réglementaire à une planification positive fondée sur des incitations financière du gouvernement central. Par ailleurs une meilleure articulation est recherchée entre politique économique régionale et urbanisme dans le cadre d'une approche intégrée du développement urbain ou *comprehensive planning*.

* * *

Les expériences analysées se déroulent dans le contexte des Trente Glorieuses, une période marquée par une forte croissance démographique et économique. Quels que soient les pays, la préoccupation commune à tous les plans de la première génération est d'arriver à maîtriser la croissance rapide des villes. Trois outils sont alors privilégiés : le plan de zonage qui permet de localiser les zones d'extension et d'interdire de construire dans les zones naturelles, l'instauration du coefficient d'occupation des sols qui permet de réguler les densités et la mise en place de standards qui permettent de récupérer auprès des promoteurs immobiliers une partie des coûts d'urbanisation.

Malgré des traits communs, chaque expérience nationale présente des spécificités. En France, l'impact du Mouvement Moderne est fort et se matérialise à travers l'instauration de la

Rénovation urbaine (qui se traduit par la démolition de quartiers anciens) et la construction de nouveaux ensembles en périphérie. En France, il y a une prédominance de l'habitat collectif, alors qu'outre-Manche l'on constate une plus grande diversité de bâtis, dans le cadre des grandes opérations. La France privilégie une politique opérationnelle plutôt qu'une stratégie qui consiste à gérer l'aménagement du territoire et l'urbanisme dans leur ensemble. En Italie, le Mouvement Moderne est concurrencé par un courant historiciste et un équilibre s'établit, qui conduit à une plus grande diversité architecturale. Cela permet également l'instauration de la première politique de restauration des centres urbains. C'est le pays où, selon certains observateurs, les politiques d'urbanisme s'avèrent inefficaces dans les années 1950. L'Angleterre, quant à elle, privilégie une politique globale d'aménagement régional, qui articule les expériences précédentes de cités-jardins avec une stratégie de rééquilibrage économique et la politique d'urbanisme, menée dans le cadre des nouveaux plans de développement. Dans le cadre de la création de villes nouvelles, l'Angleterre pratique une diversité architecturale qui va de la maison individuelle au bâtiment collectif, et privilégie la brique comme matériau. L'impact du Mouvement Moderne en Angleterre reste modéré, car le planning s'est de tout temps caractérisé en Angleterre par une approche pragmatique qui privilégie les réalisations plutôt que les choix idéologiques ou esthétiques.

1.2.1.4- Les Planos Gerais de Urbanização au Portugal

A son tour, dès les années 1930, le Portugal met en place les bases d'une législation spécifique en matière d'urbanisme. Cette initiative politique et administrative est concomitante de la volonté du jeune *Estado Novo* de moderniser l'économie du pays.

1.2.1.4.1- La codification des pratiques

Au Portugal, le droit civil romain puis le droit canonique ont permis la délimitation des territoires et, depuis le Moyen Âge, sont associés à la construction des édifices religieux. La législation au Portugal dépend en large partie des changements politiques⁸⁵. L'influence de la législation française au Portugal découle de l'invasion des armées napoléoniennes, et au lendemain de la guerre péninsulaire, cette législation est privilégiée au détriment de celle du Royaume-Uni. L'avènement de la Régénération marque le début des améliorations qui modifient le paysage social portugais. En 1852 une réforme de la Ville de Lisbonne fixe les nouvelles limites de son territoire, et l'année suivante est réalisé un levé topographique de la capitale, pour

⁸⁵ La législation d'urbanisme peut être découpée en cinq parties : la 1^{ère} partie (1851-1926 : de la régénération à la 1^{ère} République) est celle de la fin de la monarchie, la 2^{ème} (1926-1945 : de la dictature militaire à la fin de la deuxième guerre) est celle de l'imposition de l'*Estado Novo*, la 3^{ème} (1945-1974 : du lendemain de la guerre à la révolution) correspond à la stabilisation de l'*Estado Novo*, la 4^{ème} (1974-1985 : de la Révolution des Œillets à l'intégration dans la CEE) à l'avènement puis à la stabilisation de la démocratie, enfin la 5^{ème} (dès 1985 à nos jours : période européenne), correspond à l'intégration économique dans l'Union Européenne.

permettre l'alignement des rues, l'aménagement des places, l'adduction d'eau... En 1856-1858 la première carte de la ville est élaborée⁸⁶. A cette époque les projets s'attachent à la rectification et l'élargissement des rues⁸⁷. En 1865-1868, dans le cadre d'une politique de transports, un décret voué aux voies routières et édifications, dans les villes, bourgs et établissements..., conduit à l'élaboration du premier plan général d'amélioration de la capitale, tout en prenant en considération les conditions d'hygiène, de décoration et le confort des logements. En 1865, le Decreto-Lei n° 10 de 13 de Janeiro crée le *Plano Geral de Melhoramentos* qui reste en vigueur jusqu'en 1934⁸⁸. En 1878, est élaborée la carte topographique de la ville de Lisbonne et de ses alentours au 5000^{ème}, qui est publiée en 1884.⁸⁹

Une série des réformes des outils de planification intervient dans la première moitié du XX^{ème} siècle. Le plan d'urbanisme se montre progressivement incontournable pour la production de la ville. Le plan est aussi l'occasion de contrôler l'application de son programme de développement territorial. Entre 1934 et 1971, les plans ci-après sont mis en place.

	Nom des plans	Année d'instauration
1	<i>Plano geral d'urbanização</i> (Plan général d'urbanisme)	1934
2	<i>Plano de expansão</i> (Plan d'extension)	1944
3	<i>Plano preliminar d'urbanização</i> (Plan préliminaire d'urbanisme)	1946
4	<i>Plano geral de urbanização da área territorial</i> (Plan général d'urbanisme d'aire territoriale)	1971
5	<i>Plano de pormenor</i> (Plan de détail)	1971

Fig. V.76: L'instauration des plans d'urbanisme au Portugal

Les premières expériences de planification urbaine visent la résolution de problèmes particuliers. Un des exemples sont les *Planos Gerais de Melhoramentos (PGM)* lancés par le gouvernement pour les villes de Lisbonne et Porto. Les problèmes principaux à traiter par ces PGM étaient la circulation, l'amélioration des conditions d'hygiène des centres urbains ainsi que la planification de la forte croissance que subissent Lisbonne et le Porto.⁹⁰ Dans les années 1930 intervient au Portugal l'urbaniste français Donat-Alfred Agache, qui voit dans l'élaboration d'une nouvelle législation l'occasion de capitaliser son savoir-faire. Le décret n° 24 802 du 21/12/1934

⁸⁶ Cette carte est élaborée à l'échelle 1000^{ème} par l'ingénieur Carlos Pezerat, Francisco et Cesar Goullard. Cette carte est connue comme Carte de Filipe Folque.

⁸⁷ SILVA H., 1997: I, 442; II, 441, cité par RODRIGUES I. M., «As avenidas de Ressano Garcia (I) », *Boletim Lisboa Urbanismo*, 2000, p. 1.

⁸⁸ LÔBO M., « *Planos de Urbanização. A época de Duarte Pacheco* », Série 1, Ensaios, n° 5, Porto, DGOTDU, FAUP publicações, 1995, pp. 13 et 16.

⁸⁹ RODRIGUES I. M., «As avenidas de Ressano Garcia (I) », *Boletim Lisboa Urbanismo*, 2000, p. 1.

⁹⁰ MARTINS, 1998, p. 4, *ibid.*, p. 5.

crée les *Planos gerais de urbanização* (Plans généraux d'urbanisme), inspirés des plans français. Le seuil démographique qui rend le plan obligatoire n'est pas le même qu'en France, car le Portugal continental comparativement à d'autres pays d'Europe (l'Angleterre et la France), autour des années 1930, possède très peu d'agglomérations dont la population dépasse dix mille habitants⁹¹. Différentes études ont été présentées par Donat-Alfred Agache concernant la mise en cohérence des systèmes d'urbanisme, avec des réflexions plus approfondies sur le zonage, la maîtrise des lotissements, la refonte des lotissements défectueux, le remembrement, la création et le maintien des espaces libres, la suppression des quartiers et des maisons délabrées, l'expropriation pour cause d'utilité publique, la protection des monuments historiques...

L'élaboration par la ville de la planification urbaine et le transfert de compétences à l'échelle de la ville constituent les plus importantes nouveautés de la nouvelle législation. Celle-ci constitue en effet l'amorce d'une politique d'urbanisme de l'*Estado Novo*, le *Plano geral de urbanização* (Plan général d'urbanisme) étant l'outil essentiel d'organisation du territoire. Depuis, ces plans sont devenus obligatoires pour les agglomérations de plus de deux mille cinq cents habitants qui connaissent une croissance de plus de 10% entre deux recensements. Cela montre que le décret vise en particulier les agglomérations qui connaissent un épanouissement, dans le but de réglementer et d'assurer une croissance urbaine ordonnée par le biais de la planification. Outre les villes, les centres urbains, les zones d'attraction touristique, culturelle et historique sont également invités à se conformer au décret pour ce qui est de l'élaboration d'un plan.

Nombre d'habitants					Croissance de la population			
Année	Lisbonne	Banlieue	Ensemble	Portugal continental	Lisbonne	Banlieue	Ensemble	Portugal continental
1920	486 372	275 825	762 197	6 080 135	11,47%	9,58%	10,78%	1,35%
1930	594 390	341 844	936 234	6 802 429	22,21%	23,94%	22,83%	11,88%
1940	709 197	397 672	1 106 851	7 755 423	19,31%	16,33%	18,22%	14,01%
1950	790 434	508 552	1 298 986	8 510 240	11,46%	27,88%	17,36%	9,73%
1960	802 230	703 857	1 506 087	8 889 392	1,49%	38,40%	15,94%	4,46%

Fig. V.77: **Evolution de la population de Lisbonne.** Source : INE, Plano director da Região de Lisboa, 1964.

En 1934 est adopté le premier règlement pour l'élaboration et l'adoption des *planos de urbanização camarária*, c'est ainsi que le PGM est remplacé par le Plano Geral de Urbanização. C'est l'amorce de l'urbanisme au Portugal, le *plano de urbanização de Lisboa* est lancé, ainsi que le *Plano de melhoramentos do Porto* et sont créés des régimes spéciaux d'expropriation pour les

⁹¹ Ce décret est en effet pratiquement une réplique de la loi Cornudet du 14/3/1919 sur l'obligation d'élaboration d'un plan général d'urbanisme pour les communes de plus de 10 000 hab. dans un but de fonctionnement, d'esthétique et d'hygiène de la commune.

deux villes, pour permettre la matérialisation des *planos* ainsi que la mise en œuvre des grands programmes de travaux publics.

Le développement socio-économique des régions devient une priorité d'Etat et le *Plano de Urbanização da Costa do Sol* est adopté, en tant que premier plan de niveau régional. A l'issue des années 1950, est engagé le *Plano Director da Região de Lisboa*, et à la fin des années 1960 celui de la région du Porto. Ces mêmes années sont consacrées à la définition d'un schéma d'aménagement général du territoire et d'un équilibre dans la répartition de la population, de l'emploi et des activités économiques, par rapport au développement des régions. De plus, d'importants outils pour la définition de la stratégie de développement du pays, appelés *Planos de Fomento* (ayant une durée de six mois) sont instaurés. Pour ces plans qui touchent tous les secteurs de la société, le souci de l'aménagement du territoire n'existe pas, et pour celui de 1953-1958 le domaine d'action de l'aménagement du territoire a un objectif assez limité et porte sur l'augmentation du niveau de vie de la population et l'amélioration des conditions de l'emploi.

1.2.1.4.2- Le 1^{er} Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (PGUEL)

En 1938 la *Câmara Municipal de Lisboa*, sous la présidence de Duarte Pacheco, fait appel à l'architecte-urbaniste Etienne de Gröer⁹², pour définir avec l'équipe technique de la Ville les grandes lignes d'orientation pour le développement de Lisbonne.

Le *plano director* met en évidence ses idées, ainsi que la matérialisation des théories d'urbanisme, découlant de son savoir-faire développé à l'IUP. Il souligne une intervention directe de la Ville et de l'Etat dans la construction du logement social. E. de Gröer, de même que D. Pacheco, est sceptique quant au soutien aux initiatives privées, et propose par ailleurs des principes d'urbanisme pour la construction et l'art de projeter l'habitat et la mise en place de règlements d'urbanisme, mais ces principes ne recueillent l'assentiment ni des élus ni de la chambre corporative. De plus, E. de Gröer dénonce le mauvais fonctionnement de la ville existante et souligne que l'urbanisme moderne est celui qui permet l'introduction de l'ordre dans la ville, par le biais d'un zonage fonctionnaliste, censé renforcer le rendement des activités urbaines. Il considère que la mixité des fonctions dans une même zone est une *négation de*

⁹² Etienne de Gröer, né en 1882, à Varsovie est diplômé de l'Ecole de Beaux-arts de Saint-Petersbourg. Il initie dans cette ville sa carrière professionnelle. Il migre en France où il collabore à l'élaboration de dix-huit plans d'extension de villes tels que Dunkerque, Courneuve et Creil. Il collabore également avec Donat-Alfred Agache à l'élaboration des plans de Rio de Janeiro. Il est enseignant à l'Institut d'Urbanisme de Paris et s'occupe d'une filière où sont évoqués les principes et la mise en œuvre de la cité-jardin en Angleterre. En 1936, il acquiert la nationalité française. Donat-Alfred Agache, qui s'attache à étudier le développement urbain de la région de Lisbonne, invite E. de Gröer à collaborer à l'étude préliminaire d'urbanisation de la zone Lisbonne-Estoril-Cascais, dénommée plan de la Costa do Sol en 1948. Dans les années 1938/1940, il est l'urbaniste-conseil auprès de la Ville de Lisbonne et élabore sous Duarte Pacheco le *Plano Director d'urbanização de Lisboa*, ainsi que les plans d'urbanisme de Braga, Abrantes, Évora, Luanda, Almada et Sintra. Lusitano dos SANTOS, « Etienne de Gröer : Polaco, Russo, Francês, Urbanista Português dos anos 40 », *Mundo, revista do Grupo de Arqueologia e Arte de Coimbra*, n° 2, Nov. 1981, p.80.

l'urbanisme. Il propose ainsi pour certaines zones de Lisbonne un modèle radioconcentrique et dans d'autres zones une structure plus souple qui suit la morphologie du terrain⁹³.

Il faut attendre 1948 pour que le *plano director* puisse être achevé et adopté par la *Câmara Municipal de Lisboa*, mais ce plan ne recueille jamais l'assentiment du gouvernement. Les *lignes de force* de ce plan portent sur : la création d'un réseau viaire radioconcentrique à partir d'un axe formé par les Av. Augusto de Aguiar et son extension vers la route Lisbonne-Porto ; l'organisation des densités des populations décroissante du centre vers la périphérie ; la création d'une zone industrielle à l'Est de la ville, associé au port ; la construction du pont sur le fleuve Tage, la construction d'un aéroport international au nord de la ville ; la création d'un parc (Monsanto) de 900ha et d'une frange verte autour de la ville, jusqu'au Tage.

Ce plan s'appuie sur le zonage, qui découpe l'espace en zones selon différents usages et des zones qui possèdent chacune un règlement spécifique.



Fig. V.78: *Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa – 1947*

L'avènement de l'*Estado Novo* est l'occasion pour le Portugal de disposer de nouveaux documents d'urbanisme, et les urbanistes portugais, à l'occasion des premiers plans concernant les grandes villes, acquièrent une expérience commune et bénéficient du concours d'urbanistes français en particulier. Donat-Alfred Agache, qui joue un rôle de premier plan dans l'urbanisation de la Costa do Sol, apparaît comme une figure incontournable dans la circulation des connaissances entre la France, le Brésil et le Portugal. Le Portugal instaure le premier *Plano*

⁹³ Cela témoigne d'un savoir-faire acquis lors de son passage comme enseignant à l'IUP où les modèles anglais sont présentés et mis en œuvre dans certaines villes en France, à travers le programme d'Henri Sellier en 1919 pour l'Office public d'habitation à bon marché de la Seine.

Regional par le concours d'Agache qui préconise au ministre D. Pacheco en 1934 d'abroger la loi de 1865 (qui instaure les *Planos Gerais de Melhoramentos*) et instaurer les *Planos Gerais Urbanização* (Loi de 1944).

En dépit des démarches entreprises par le Portugal qui visent de mettre en place des documents d'urbanisme à l'instar des évolutions des autres pays d'Europe, il s'avère toujours un décalage par rapport les autres pays d'Europe, et la planification au Portugal se trouve toujours en retard vis-à-vis des autres pays d'Europe. De plus, leurs plans restent des plans peu abouti. La mise en place des plans au Portugal a été toujours effectuée selon des propositions des différents urbanistes étrangers intégrés dans le réseau international, plutôt qu'une démarche encadrée à la suite de l'instauration des lois. Ces dernières se sont trouvées à leurs tour, également avec quelques décennies de décalage par rapport les autres pays d'Europe.

De part la sédimentation des documents d'urbanisme (au cours de la première moitié du XX^{ème} siècle) au Portugal, deux courants se sont imposés dans le chemin vers le modernisme. Le premier pendant les années 1930 est manifesté par des urbanistes, tels que les architectes Paulino Montez (1897-1988), Lúcio Cristino da Silva (1896-1976) et Carlos Ramos (1897-1969), qui préconisent de plans comportant quelques principes modernistes et intègrent par ailleurs des *systèmes de parcs* (*park systems / parkways*) pour rester fidèles au mouvement *City beautiful* et à l'expérience commune acquise avec Jean-Claude-Nicolas Forestier (1861-1930) qui a été le directeur du *Bois de Boulogne*. Le deuxième courant, que va jusqu'à la fin des années 1940, est revendiqué par des urbanistes tels que Viana de Lima, Arménio Losa et Lobão Vital, lors du premier Congrès National des Architectes Portugais⁹⁴ qui vise de présenter les œuvres du régime. Ils préconisent, lors des débats sur les tendances esthétiques, la nouvelle conception de la ville par la *ville radieuse*, et dans une vision fonctionnaliste ils proposent que les ornements laissent la place à la *pureté* et logique de la fonction, tels que les avions, les automobiles et les paquebots, pour s'aligner sur les nouveaux principes d'inspiration du CIAM dans la Charte d'Athènes, mais cette vision va à l'encontre des idéaux du régime. De Lima voit dans l'architecte par exemple la capacité pour transformer la société et souligne de ce fait que « *Le rôle de l'architecte se revêt d'une mission sacrée. son pouvoir est infini et sa responsabilité est écrasante* ». Il ajoute. « *L'esprit collectiviste et de coopérativisme doit être adopté dans la construction de nouveaux quartiers, pour que tous puissent ainsi jouir des avantages d'un parfait équipement moderne.*

⁹⁴ Ce congrès a lieu à l'Institut Supérieur Technique en 1948 et est inauguré par les présidents de la République Portugaise et du conseil de ministres, lors de l'exposition dénommée *Quinze Ans de Travaux Publics*. Au cours des années 1930, le régime ne s'oppose pas au nouveau langage moderniste et à l'instar d'autres pays d'Europe (tels que l'Allemagne, l'Italie, entre autres) fait une inflexion à la recherche d'un modèle national (architecture nationaliste) et privilégie les formes traditionnelles (éléments d'architecture du XVIII^{ème} siècle, monumentalité rhétorique), qui mettent en valeur l'image et le pouvoir du régime. C'est, de ce fait, par le biais du 1^{er} Congrès de 1948 que l'architecture du régime connaît un changement.

L'organisation de ces services (...) a créé une race solide, belle et saine. ». De plus, pour De Lima la construction en hauteur apporte beaucoup plus que de bonnes conditions d'habitabilité et de confort. « Celle-ci sera la seule forme de donner aux hommes la joie et l'optimisme, et aux villes bourgs et hameaux la forme radieuse proposée par la Charte d'Athènes. »⁹⁵.

Pour cette génération d'urbanistes il est question de renoncer aux plans généraux d'urbanisme et aussi aux cités-jardins qui, considèrent-ils, demandent beaucoup d'espace et les maisons unifamiliales n'ont que deux étages, au profit des villes *sans limites*, construites en hauteur. Le régime doit alors composer avec ce courant moderniste et trouver un compromis pour supplanter les principes que se heurtent avec son idéologie.

2- L'influence de Donat-Alfred Agache sur l'urbanisme portugais

2.1- Donat-Alfred Agache et le Musée Social

Une nouvelle génération d'urbanistes, issue des différentes écoles nationales des Beaux Arts, accède aux responsabilités et bénéficie du concours d'urbanistes étrangers, tels que Donat-Alfred Agache (1875-1959), qui est un urbaniste français, contemporain d'Henri Prost, d'Auburtin, de Sellier et de la loi Cornudet. Son milieu familial le destine à une carrière de musicien, qui laisse certainement des traces sur Donat-Alfred Agache au niveau de sa sensibilité artistique ainsi que dans sa capacité à comprendre la mutation du système industriel. Il fréquente l'École des Beaux-arts de Paris entre 1896 et 1905, puis fait de la sociologie au « Collège libre de Sciences Sociales » où il se familiarise avec la pensée de Durkheim. En 1902, il adhère au Musée Social et en 1904 devient le chef de mission d'une de ses antennes, le *World's Fair*, à Saint-Louis aux États-Unis. En 1903, il rédige à Londres une importante enquête sur la « Housing question ». En 1905, il devient professeur de science sociale appliquée à l'art, au Collège libre de sciences sociales. Il est un des personnages phare de l'art urbain français et de son rayonnement international. En 1911, la paternité du vocable « urbaniste » lui est attribuée. Sa notoriété internationale date de 1912 lors de l'obtention du troisième prix du concours international pour la construction de la nouvelle capitale de l'Australie, Yass Canberra, et la première récompense au concours pour l'extension et l'embellissement de la Ville de Dunkerque⁹⁶. En 1913, il est l'un des

⁹⁵ 1^o Congresso Nacional de Arquitectura, promovido pelo Sindicato Nacional dos Arquitectos, com o patrocínio do governo. Relatório da Comissão Executiva. Teses conclusões e votos do Congresso. Maio/Junho de 1948. 293 p.

⁹⁶ Ce concours organisé en 1912 par une société savante locale, qui vise l'extension et l'embellissement de la ville de Dunkerque constitue l'une des premières consultations d'urbanisme en France avant l'adoption de la loi Cornudet. BRUANT C., *Donat Alfred Agache (1875-1959). L'urbanisme, une sociologie appliquée*, In : BERDOULAY V.,

fondateurs et secrétaire général de la Société Française des Architectes Urbanistes ainsi que de la toute première Association internationale des constructeurs, architectes et ingénieurs. Il enseigne « l'urbanisme, une sociologie appliquée » à l'Ecole libre de sciences sociales pendant la guerre, et à l'Université libre de Bruxelles à partir de 1919. Son amitié avec l'écossais Patrick Geddes, entretenue depuis 1901, a profondément influencé sa carrière. En 1914, il est secrétaire général adjoint de la section d'hygiène urbaine et rurale du Musée Social. Il est également militant international de la cause « urbanistique », et se fait le théoricien de la « ville rayonnante »⁹⁷. Tout au long de sa carrière, il étudie plus de trente plans d'urbanisme en France et à l'étranger : il dresse le plan de remodelage de Rio de Janeiro (1929-1930) et l'aménagement de la *Costa do Sol* à Lisbonne (1933-1935), et le *plano de urbanização* de Curitiba (1941-43) au Brésil. Dans ces différentes villes, il dresse un plan directeur et, en tant qu'architecte, il réalise des programmes de logements sociaux. A partir de 1939, il s'attache à donner des conseils en urbanisme et gestion des populations auprès du gouvernement de l'*Estado Novo* au Brésil⁹⁸.

En 1947, D.-A. Agache et ses confrères dont Gaston Bardet ouvre à Bruxelles l'Institut Internationale et Supérieur d'Urbanisme appliqué (I.E.S.U.A.) et y sont intégrés d'autres professeurs de divers pays. L'I.E.S.U.A. reçoit d'étudiants issus de divers continents⁹⁹ et parmi ces étudiants se trouve l'ingénieur Mario de Azevedo qui en 1968 sera chargé de l'élaboration du *Plano Director de Lourenço Marques*.

2.2- L'expérience de Donat-Alfred Agache en France

L'intense activité d'urbaniste et d'architecte constructeur, associée à un sens développé de l'organisation et alimenté par un travail didactique, théorique et critique, permet à Agache de

CLAVAL P. (dir.), « *Aux débuts de l'urbanisme français, regards croisés de scientifiques et de professionnels (fin XIX^e – début XX^e siècle)* », collection Géographie et Cultures, Paris, l'Harmattan, 2001, p. 135.

⁹⁷ Donat-Alfred Agache est un protagoniste de premier plan dans la création de la théorie de l'urbanisme. En 1915, il écrit conjointement avec J. Marcel Auburtin et Edouard Redont *Comment reconstruire nos cités détruites ?* Huit ans après, il publie un ouvrage méthodologique sous le titre *Comment on fait un plan de ville*, alors qu'il est secrétaire général de la SFU. De plus, il publie un manuel sur la planification urbaine, qui constitue sa théorie urbaine inédite, sous le titre *La remodelation d'une capitale – Rio de Janeiro* en 1932.

⁹⁸ TOUGERON J., « Donat Alfred Agache, un architecte urbaniste. Un artiste, un scientifique, un philosophe ! », *Les Cahiers de la recherche architecturale*, Paris, n° 8, avr. 1981, pp. 30-49. BRUANT C., « Donat Alfred Agache (1875-1959). L'architecture et le sociologue », *Les Études, sociales*, Paris, n° 122, 1994, pp. 23-61. Cité par MIDANT J.-P. (sous la dir.) *Dictionnaire de l'Architecture du XX^e siècle*, éd. Hazan/Institut Français d'Architecture, Paris, 1996, pp. 12 et 13. Voir également BRUANT C., « Donat Alfred Agache (1875-1959). L'urbanisme, une sociologie appliquée » In : BERDOULAY V., CLAVAL P. (dir.), op. cité, pp. 133-150.

⁹⁹ L'I.E.S.U.A. délivre de cours théorique et pratique et le programme est composé de sections, subdivisé en sous-sections et cours divers. 1° Facteurs historiques et géographiques: évolution du grand art dans les civilisations. Le cadre géographique et site, la climatologie appliqué, la géographie humaine appliquée. facteurs Economico-sociaux : l'étude des tissus urbains, enquête et topographie sociale, aspects de la sociologie; l'home et l'économie humaine. 3° Organisation administrative: droit civil et administratif; pratique des dossiers; législation. 4° Art et technique de l'aménagement de l'espace: aménagement de l'espace social; technique de l'ingénieur; art des jardins; ateliers des travaux pratique. BARDET G., *L'Urbanisme, Que s'ais-je ?*, Paris, Presses universitaires de France, 1945, pp. 23 et 24.

devenir, tout au long de la première moitié du XX^{ème} siècle, une figure majeure de l'urbanisme français.¹⁰⁰ A la suite de la guerre et de l'adoption de la loi Cornudet qui impose aux villes françaises, ayant plus de dix mille habitants, l'obligation d'instaurer un Plan d'aménagement, d'embellissement et d'extension, Donat-Alfred Agache¹⁰¹ s'attache à l'élaboration d'une vingtaine de plans en France, comme ceux du *Grand Dunkerque* (1920 – 1923), d'Orléans, de Poitiers, de Tours, de Deuil et de Dieppe.

Huit ans avant la loi Cornudet de 1919, **Dunkerque** possède un premier plan d'extension, dont l'élaboration a été confiée à Agache. Et c'est également à Agache qu'est confiée l'élaboration d'un nouveau plan en 1922, qui prend en compte les conditions fixées dans la nouvelle loi. Ce nouveau plan développe des principes esquissés en 1911, tels qu'une triangulation de l'espace articulé autour d'un boulevard périphérique pour faciliter les liens entre le centre et les communes limitrophes, en se basant sur une logique qui repose sur l'utilisation à cette fin des nombreux glacis militaires autour de la ville.¹⁰²

D'autres plans sont également élaborés par Agache, tels que celui d'**Orléans**, qui préconise une organisation du territoire à travers un découpage en cinq zones (centrale, de commerce et d'habitation, résidentielle, industrielle, semi-urbaine, et non affectée). Orléans est une ville fondée sur la rive droite de la Loire. La partie historique est limitée par la Loire et l'hémicycle qui joue un rôle important pour la circulation. Pour améliorer l'industrie en déclin, des cités satellites sont proposées. La mise en œuvre du plan se heurte à des difficultés inhérentes à la mobilisation de terrains libres pour constituer un réseau de parcs, jardins, ... L'auteur envisage par ailleurs de récupérer des espaces sur la rive gauche pour aménager un parc suburbain, du fait que cette zone ne se prête pas à l'extension, car elle est occupée par des résidences estivales et des cultures horticoles.

Le plan d'aménagement et d'extension de **Poitiers** (ville installée sur une sorte de promontoire découpé en presqu'île entre les vallées du Clain et de la Boivre) met en relation différents centres de l'agglomération ainsi que ces centres avec la gare par l'intermédiaire d'importants axes routiers. La ville est découpée en cinq zones (administrative, universitaire et juridique, commerciale, des habitations et des résidences, industrielle, et agricole), et les espaces

¹⁰⁰ Membre des Comités de différentes revues françaises d'urbanisme et d'architecture, tels que *Le Maître d'œuvre* en 1926, *L'Architecture d'aujourd'hui* en 1930, *Lotissement et urbanisme* en 1930, *Urbanisme* en 1932.

¹⁰¹ Donat-Alfred Agache est déjà une des grandes figures de l'*urbanisme colonial* et vient de s'illustrer au concours de Melbourne organisé pour l'amorce du plan de Canberra en Australie (Espace Croisé, École d'Architecture de Lille et des Régions Nord, Centre des Archives du Monde du Travail, « *Le Nord de la France, laboratoire de la ville. Trois reconstructions: Amiens, Dunkerque, Maubeuge* », édition Espace croisé, janvier 1997, p. 52).

¹⁰² École d'Architecture de Lille et des Régions Nord, Centre des Archives du Monde du Travail, « *Le Nord de la France, laboratoire de la ville. Trois reconstructions: Amiens, Dunkerque, Maubeuge* », Edition Espace Croisé, janvier 1997, pp. 52 - 53.

libres ont un format allongé pour que le centre de la ville puisse être aéré et accessible. Y sont aussi aménagés deux grands parcs.

Tours (chef-lieu d'Indre et Loire) est une de plus anciennes villes de France et un des grands centres touristiques, installé au milieu de la varenne des vallées de la Loire et du Cher, entourée de coteaux. Un axe routier principal de la ville est tracé au XVIII^{ème} siècle, et son extension est assurée par des routes de part et d'autre de la Loire et du Cher. Un axe transversal est constitué par des mails et apporte avec l'axe une grande allure et représente un ensemble remarquable. Depuis aucune artère de circulation n'a pas été créée. La présence d'un dysfonctionnement au niveau de la desserte de certains équipements (gare, abattoir...) a conduit à la mise en place d'un nouveau plan qui a assuré le réaménagement de la disposition des équipements urbains et leur raccordement à travers des grands axes routiers.

Deuil est une commune dont le territoire entier pourrait être réservé à l'habitation, grâce à la présence dans les environs, d'Epinay dont un tiers des habitants est groupé au hameau de la Barre. L'agglomération est constituée par une plaine, au midi, et au nord une partie qui monte progressivement vers le Montmorency. Le plan d'extension proposé prévoit d'établir un lien plus facile entre les différents centres de la commune, tels que les gares et les carrefours qui assurent le raccordement avec Paris. Le plan privilégie également un meilleur raccordement des gares entre elles. L'extension de la ville privilégie la plaine au sud de Deuil et un centre civique est prévu dans le triangle central. Sont également prévus des squares ou jardins, des réserves d'aires des espaces boisés et des vergers. Sur l'ensemble des terrains du périmètre de la commune, 3% sont réservés aux bâtiments publics.

Dieppe est une ville industrielle, de pêche, estivale et des voyageurs, qui imagine un développement de la ville en tant que station balnéaire, en complément de son port de commerce et de l'industrie et de la pêche. Le zonage établi dans le cadre du plan d'Agache de 1930, fixe une zone d'habitations collectives au centre de la ville, une zone hôtelière, des zones résidentielles où sont installées des villas d'été en bord de mer, des maisons individuelles ainsi que des cités-jardins sur les hauteurs de Neuville, Janval et Pollet. S'y ajoute un port et une zone industrielle. La circulation et l'accès facile aux quartiers, à l'église... sont consécutifs de quelques percées de rues. Le plan d'extension prévoit également de réserver 12% du territoire pour les espaces libres.

* * *

Ces quelques plans me permet de comprendre les éléments qui caractérisent les préoccupations majeures d'Agache lors de l'élaboration des plans des villes. La définition d'un zonage fonctionnel de la ville fait ressortir les fonctions de chacun des espaces, et ce sont les

fonctions classiques (industrielle, commerciale...) que ses analyses privilégient parce qu'elles sont porteuses d'un développement économique. La percée d'axes routiers (par le biais des nodalités et des polarités) doit permettre une meilleure liaison entre les différents centres de la ville, entre les équipements publics et les différents quartiers, et entre les principaux équipements (gares, ports...) et les communes limitrophes. De plus, ces percées assurent une meilleure aération du centre de la ville. Agache met en perspective le rôle de ville portuaire et les bénéfices qui en découle, tout en respectant l'existant, tels que les vieux centres. Il privilégie souvent un plan radioconcentrique, défini par des voies rayonnantes, une centralité principale de la ville, et différentes polarités marquées par des rond-points. L'organisation de l'aménagement de la ville repose sur une ossature fondée sur un réseau routier hiérarchisé. Il préconise également une zone monumentale, qui pour les villes côtières est assortie d'une entrée tournée vers la mer. Enfin, il instaure un cadre réglementaire (organisation de la base juridique, assouplissement des normes de construction, qui s'inspire d'une conception rationaliste). Au niveau social (habitat) sa préoccupation s'oriente vers des îlots fermés, des espaces libres (squares) pour les habitants des maisons n'ayant pas de jardins, des terrains de jeux, des réseaux d'avenues « vertes » (parkways).

* * *

Donat-Alfred Agache, de par ses travaux, annonce l'aboutissement d'un long parcours dont l'origine remonte à la fin du XIX^{ème} siècle. Sa façon d'étudier la ville à différentes échelles à partir d'une idée dominante *le parti*, sa manière de percevoir l'espace et sa pratique de l'art de la composition le rattachent étroitement à sa formation à l'école de Beaux-arts. Mais, par ailleurs, sa formation personnelle, combinant études de sciences sociales (sociologie) et architecture, lui permet de donner une dimension sociale à l'urbanisme. Pour Donat-Alfred Agache, l'urbanisme n'est pas seulement un art et une science, c'est avant tout une philosophie. Dans son parcours d'élaboration des plans de villes Donat-Alfred Agache doit composer avec les difficultés sociales de ces agglomérations : « *Une agglomération urbaine n'est pas seulement un ensemble d'édifices et de bâtiments plus ou moins groupés, plus ou moins assortis ; c'est une entité collective qui possède un organisme et des fonctions* »¹⁰³. D.-A. Agache fait ressortir également le lien entre le confort et la santé d'une ville. « *La ville affirme sa raison d'être dans l'existence d'un voisinage immédiat qui permet au citoyen d'obtenir le maximum de confort et de commodités en un minimum d'espace. Mais, pour que ce but soit atteint, le corps urbain – tout comme le corps humain – doit répondre à un ensemble de règles qui en conditionnent la santé* »¹⁰⁴. Dans sa présentation du fonctionnement des villes, Donat-Alfred Agache a constamment recours à

¹⁰³ AGACHE D.-A., *La remodelation d'une capitale: Aménagement - Extension – Embellissement*, Collection Urbaniste, éd. Société Coopérative d'Architecture, Paris, 1932, Vol. I, p. XVII.

¹⁰⁴ AGACHE D.-A., *op. Cité*, p. xvii.

l'analogie avec le fonctionnement d'un corps humain, ce qui lui fait un urbanisme organiciste. « *On peut comparer l'agglomération urbaine à un organisme vivant. Aucune image ne saurait mieux faire comprendre la constitution et la vie des cités. Tout comme l'être humain, une ville se développe, dépérit ou meurt pour des raisons définies et certaines* »¹⁰⁵. Comme celle de ses contemporains, la pensée de Donat-Alfred Agache s'inscrit dans la logique d'un travail méthodique d'observation et d'enquêtes de terrain. C'est certainement cette dimension sociale mais aussi une vision de la ville à une échelle plus grande, qui le distingue de l'approche de J. Aguiar. De plus, il défend le zonage non seulement comme moyen de séparer des fonctions, mais aussi comme un système permettant de fixer des densités. Ceci fait de lui un urbaniste qui favorise la transition entre l'approche de l'Institut d'Urbanisme de Paris dans les années 1920 et celle du Mouvement Moderne.

* * *

Si Donat-Alfred Agache est parmi les urbanistes qui ont compté dans l'expérience des Plans d'aménagement, d'embellissement et d'extension, sa renommée est encore plus grande dans ses interventions dans les pays lusophones, au premier rang desquels le Brésil.

2.3- Les activités de Donat-Alfred Agache au Brésil

2.3.1- Le Plan de Rio de Janeiro

Au cours des années 1920, la transformation de cette ville du Brésil en une métropole moderne suscite de nombreux débats¹⁰⁶. Ainsi Donat-Alfred Agache est appelé¹⁰⁷, en 1927, à réaliser ledit plan, ce qui marque l'avènement d'une nouvelle ère pour cette ville¹⁰⁸. Agache possédait déjà un prestige grâce à ses plans de Canberra et de Dunkerque. De plus, sa prééminence dans les milieux professionnels parisiens lui accorde une autorité pour représenter une synthèse de l'urbanisme français.¹⁰⁹ Ses propositions sont publiées en portugais (1930), puis

¹⁰⁵ AGACHE D.-A., *op. Cité*, p. xvii.

¹⁰⁶ Une nouvelle génération des professionnels brésiliens influencés par les récents développements européens et nord-américains, dans le domaine de la planification, influe sur les débats, concernant le zonage, le code de la construction, l'introduction de nouveaux sujets (tels que les coûts financiers, les espaces verts et l'habitation), dans le but de persuader la société brésilienne de l'importance des plans élaborés sur une base technique et scientifique. C'est ainsi que les plans d'urbanisme au Brésil acquièrent une légitimité vis-à-vis des élites politiques.

¹⁰⁷ C'est le Préfet Prado Junior qui embauche Donat-Alfred Agache. Le choix de D.-Alfredo Agache est influencé par Francisco Guimarães, diplomate brésilien à Paris, qui depuis 1919 s'intéresse à un plan pour Rio de Janeiro. F. Guimarães s'était mis en relation avec des personnes importantes telles que Jacques Gréber, Tony Garnier et Donat-Alfred Agache. GUIMARÃES F., « L'urbanisme au Brésil », *Le Maître d'Œuvre*, 4, 33 (1929), pp. 5 et 6; GUIMARÃES F. « O remodelamento do Rio de Janeiro », *Notícias Rotárias*, 3, 49 (1926), pp. 4 et 5. Sur l'embauche voir Fernando Moreira, *Shaping Cities*, 58-64. Cité par MOREIRA F. D., « Urbanismo, modernidade et projeto nacional : reflexões em torno do Plano Agache », pp. 4 et 5.

¹⁰⁸ ALBUQUERQUE FILHO Luis Rodolpho, « A obra do urbanista Agache: sua situação no Brasil », *Revista do Club de Engenharia* (August, 1959), Cit. par MOREIRA F. D., *op. cit.* p. 5.

¹⁰⁹ Agache arrive à persuader les architectes et ingénieurs brésiliens de penser la ville en termes techniques, fonctionnels et artistiques. Sa formation en sociologie constitue une *plus-value* pour l'élite locale impliquée dans la réforme sociale. L'élite

en français (1932)¹¹⁰.

Très peu des réalisations envisagées par le nouveau plan connaissent une matérialisation sur le terrain, mais son influence a perduré grâce aux idées (le zonage) que le plan a mis en avant, ainsi que par le premier grand code de travaux édité en 1937, qui inspire encore aujourd'hui la législation brésilienne. De plus, les plans à l'élaboration desquels Agache a contribué depuis son installation au Brésil en 1939, lui ont assuré une renommée brésilienne plus grande que celle que l'urbaniste s'est créée en France, ainsi que le montre le témoignage de son ancien assistant Afonso Reidy, ainsi que les transformations de son plan de Curitiba en 1943¹¹¹.

La pensée de D. A. Agache insiste sur le rôle du milieu dans l'analyse d'une ville. Il se dessine ainsi une écologie urbaine, qui conduit récemment à des débats, dans une profondeur historique, qui avait été jusque là ignorée.¹¹² Le travail en dehors de la France a constitué pour Agache son espace de réalisation. Le fait d'avoir travaillé au Brésil pendant l'administration de Getúlio Vargas et au Portugal pendant l'administration d'Oliveira Salazar, n'annonce pas pour autant ses choix idéologiques, mais témoigne d'une conviction selon laquelle, l'important ne découle pas de la politique, mais plutôt de l'action sur le terrain, grâce à une orientation fondée sur des connaissances scientifiques. En effet, sa pensée est fondée sur le positivisme de Le Play et de ses disciples, telle qu'elle se manifeste dans la revue *La Science sociale*¹¹³. Au sein de l'équipe de *La Science sociale*, Agache repère des éléments qui lui permettent de réaliser une étude positive et systématique de la ville et de formuler des propositions sur l'urbanisme. Le milieu joue un rôle primordial en urbanisme, ainsi il s'est inspiré des enseignements de cette équipe *le playsienne* assise sur les principes de Desmolin et Tourville. Une complémentarité intellectuelle est acquise par l'urbaniste, auprès de René Worms, qui est alors le coordinateur de l'Institut International de Sociologie¹¹⁴.

Les conditions de l'exercice du savoir de l'urbaniste peuvent changer selon le contexte

professionnelle locale s'intéresse à sa méthode et sa nouvelle façon de penser les villes, et Agache possède justement une capacité à repenser les villes existantes.

¹¹⁰ AGACHE D., *Cidade do Rio de Janeiro. Remodelação, extensão e embelezamento, 1926-1930*, Paris, Ed. du Foyer brésilien, 1930c. Voir également AGACHE D., *La Remodellation d'une capitale. Aménagement, extension, embellissement*, 2 vol., Paris, Société coopérative d'architectes, 1932, (version en français de *Cidade do Rio de Janeiro. Extensão. Remodelação. Embelezamento*, Paris, Foyer Brésilien, 1930).

¹¹¹ Les fondements de ce plan, la continuité de ses débats et la réussite de la ville inhérente au respect de l'écologie et de la citoyenneté urbaine annoncent un lien entre la pensée d'Agache et les préoccupations contemporaines. Avant Rio de Janeiro, Agache avait déjà travaillé en dehors de la France, et il a été partie intégrante d'un courant de pensée original dans l'histoire française d'urbanisme, mais apparemment oublié. Mais certaines recherches réalisées récemment par certains chercheurs tels que Berdoulay V. et Claval P. (2001) ont contribué à faire ressortir la diversité, l'ouverture et la richesse, de sa contribution.

¹¹² BERDOULAY V. et SOUBEYRAN O., *L'écologie urbaine et l'urbanisme. Aux fondements des enjeux actuels*, Paris, La Découverte, 2002, pp. 21 - 38.

¹¹³ BRUANT C., « Donat Alfred Agache (1875-1959). L'architecture et le sociologue », *Les Etudes sociales*, N° 122, pp. 23-65. Voir également BRUANT C., « Donat Alfred Agache: l'urbanisme, une sociologie appliquée », In : BERDOULAY V. et CLAVAL P. (dir.), *Aux débuts de l'urbanisme français. Regards croisés de scientifiques et de professionnels (fin XIX^e – début XX^e siècle)*, collection Géographie et Cultures, Paris, l'Harmattan, 2001, pp. 133-150.

¹¹⁴ BERDOULAY V., op. cit. p. 125.

dans lequel il est inséré. Il existait selon Agache, quatre situations, les créations urbaines, les plans d'extension, les travaux d'opérations partielles, et les travaux de réforme ou de systématisation.¹¹⁵ Dans les deux derniers cas, le travail de l'urbaniste se heurte à des limitations, à cause des constructions existantes et la logique *thérapeutique* s'impose alors à l'action de l'urbanisme. Les créations et les extensions suscitaient plus encore l'intérêt d'Agache car elles représentaient une occasion privilégiée de développement de sa science. Selon lui, « *L'urbaniste doit agir avec beaucoup de prudence lorsqu'il suggère des transformations radicales à l'intérieure d'une ville [...], mais c'est une autre chose quand il s'agit d'une extension* ». ¹¹⁶ C'est pour cela que la cité-jardin, la cité-nouvelle et la cité-industrielle l'intéressaient au plus haut point. La tâche de l'urbaniste qui consiste à adapter la ville aux besoins modernes ainsi qu'à l'augmentation du rendement de l'activité humaine, est perçue comme complexe. Pour Donat-Alfred Agache, les problèmes des *favelas* n'ont pas la même importance. « *Le problème du remodelage est plus facile au niveau de favelas, qui peuvent être balayés comme la poussière* »¹¹⁷. Mais c'est à Santa Teresa qu'il considère que l'intervention est la plus compliquée à cause de l'existence de belles maisons construites, dont la démolition pèse financièrement sur une éventuelle reconstruction de l'ensemble.

La vision de la ville défendue par Agache, fait entrer le fonctionnalisme en résonance avec la préoccupation de l'efficacité économique qui est caractéristique de l'urbanisme de l'époque. En effet, la conception *agachienne* de la société insiste sur l'importance du fonctionnement économique. Son approche devient ainsi normative, malgré sa volonté à la *Le Play* de travailler de façon empirique. Les plans et les travaux d'Agache annoncent une vision de la ville à travers le prisme d'une conception fonctionnaliste et économique. Il ne prend pas en compte la richesse sociale et sa complexité, ainsi que les multiples formes qu'elle présente sur l'espace urbain. Il privilégie les fonctions urbaines les plus classiques (fonctions commerciale, industrielle, politique et administrative, et touristique, cette dernière comme accessoire), du fait qu'elles apportent le développement économique. Donc l'on observe une persistance du fonctionnalisme plutôt qu'une attention vouée à l'espace public. Et c'est ce fonctionnalisme qui *efface* les ressources de la vie sociale recherchées par Agache. Il insiste par ailleurs sur la composition générale, le besoin de bâtir un plan à même d'apporter à la ville une cohérence globale, censé assurer la « *satisfaction*

¹¹⁵ AGACHE D., « *Les grandes villes modernes et leur avenir* », *Exposition de la cité reconstituée. Esthétique et hygiène. Rapport général. Conférences*. Paris, 1917, pp. 237-249, cit. par BERDOULAY V., op. cit. p. 127.

¹¹⁶ « *O urbanista deve agir com muita prudência uma vez que sugere transformações radicais no interior de uma cidade [...], mas é outra coisa quando se trata de extensão* ». AGACHE D., *Comment on fait un plan de ville ?*, In : *Où en est l'urbanisme en France et à l'étranger ?*, Paris, Ed. du Foyer brésilien, 1923, pp. 2-9, BERDOULAY V., op. cit. p. 127.

¹¹⁷ « *O problema das remodelações é mais fácil com relação às favelas, que se varrem como se fora poeira* ». GODOY A., *A urbs e os seus problemas*, Rio de Janeiro, Jornal do Comércio, 1943, p. 79 [?], cité par BERDOULAY V., op. cit. p. 128.

logique et ordonnée des exigences économiques et sociales »¹¹⁸, et défend un ordre spatial fondé sur la séparation et la hiérarchisation. De grandes zones à l'échelle de la ville sont découpées selon leur fonction : le centre où sont prises les décisions et accueillis les commerces de haut niveaux, les quartiers de production pour l'industrie et l'agriculture, les quartiers de consommation pour le commerce, le campus et les quartiers résidentiels ayant différentes formes et accueillant différentes catégories sociales. Les espaces publics existants étaient soumis à la spécialisation fonctionnelle des quartiers.¹¹⁹ L'interdépendance fonctionnelle entre l'économique et le social conduit Agache à exprimer sa philosophie sociale par le besoin d'assurer le bien-être de citoyens, ainsi que l'amélioration de l'hygiène de vie et du confort. C'est sous cet angle qu'il approche les espaces publics. Ces derniers sont également analysés sous l'angle du symbolisme qu'ils peuvent avoir et des valeurs qu'ils peuvent apporter. C'est ainsi qu'il propose pour la partie centrale un monumentalisme et l'aménagement de grands bâtiments et des jardins, à proximité des bâtiments commerciaux, pour exprimer les « *idéaux économiques et sociaux qui caractérisent notre époque* ». ¹²⁰ C'est une des raisons qui l'amène à prévoir une place publique en hémicycle, ouverte sur la baie, pour qu'elle puisse devenir la *porte* de la ville capitale du pays,¹²¹ et en face de la baie, dans une place de choix il est prévu d'installer le gouvernement¹²².

Les espaces publics sont perçus comme le symbole du bien-être, de l'ordre et du pouvoir étatique, et contribuent au bon fonctionnement de la ville.

Le Plan Agache est composé de quatre parties : l'étude exhaustive de la situation de la ville (l'évolution historique de la ville, les composantes *anthropogéographiques* et l'analyse générale de la situation urbaine), le plan en soi (étude géographique qui synthétise les particularités du site, les aspects économiques et sociaux, [enfin la présentation des problèmes et des solutions possibles]), et les grands problèmes sanitaires (l'adduction d'eau, l'assainissement et les inondations [y compris les dispositions juridico-légales à prendre en compte pour que le plan devienne un instrument efficace]). [La première ainsi que la quatrième parties s'attachent toutes les deux à un souci de comprendre les interdépendances qui orientent Rio de Janeiro]. Agache prend en compte l'esprit de la ville, la mosaïque complexe des lopins de terre, des lacs, des

¹¹⁸ « *satisfação lógica e ordenada das exigências económicas e sociais* ». AGACHE A., *Le Remodelage d'une capitale. Aménagement, extension, embellissement*, 2 vol., Paris, Société coopérative d'architectes, 1932, p. 85, cité par BERDOULAY V., op. cit. p. 129.

¹¹⁹ Ce principe d'ordre l'on trouve à différentes échelles. Le *plano do Rio de Janeiro* présente les équipements et les services nécessaires, tels que les places publiques, les espaces sans construction, les jardins, les corridors routiers, les parcs, stades, bibliothèques, écoles... et leur présence est justifiée par un besoin de fonctionnement de la ville. Y compris sur le plan économique et social.

¹²⁰ AGACHE A., op. cit., p. 85.

¹²¹ Ce projet a fait l'objet des polémiques. STUCKENBRUCK D., *O Rio de Janeiro em questão: O plano Agache e o ideário reformista dos anos 20*, Rio de Janeiro, IPPUR / URFJ-FASE, 1996. Voir également SILVA L. "A trajetória de Alfred Agache no Brasil", In : Ribeiro, L.C. de Queiroz, e Pechman, R. (org.), *Cidade, povo e nação*, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996, p. 397 – 410, cit. par BERDOULA Y., op. cit. p. 129.

¹²² AGACHE A., *La Remodelation d'une capitale. Aménagement, extension, embellissement*, 2 vol., Paris, SCA, 1932 p. 116.

montagnes, de la mer et des forêts, et contrairement à Le Corbusier qui est touché par le seul site, il prend en compte l'essentiel selon une minutieuse et méthodique recherche. L'étude statistique comporte l'économie, la démographie, et témoigne d'une influence du Musée Social. Agache distingue les parties de la ville en unités fonctionnelles et synthétise l'évolution (séculaire), tout en révélant les déplacements entre la ville et la région, et réitère le rôle de Rio de Janeiro en tant que métropole régionale, commerciale et industrielle. Donat-Alfred Agache présente ensuite son plan pour Rio de Janeiro Maior, et met l'accent sur deux fonctions économique et politico-administrative. Il considère que les problèmes relèvent d'un ordre fonctionnel et représentationnel, tels que l'insuffisance de transport public, un trafic congestionné, des bâtiments hauts en rues étroites et l'absence d'infrastructures¹²³. Agache dresse l'ossature de son plan, l'objectif étant d'établir un réseau de voirie pour le raccordement rapide des différents points de la ville. La stratégie d'Agache s'oriente vers un bon système de circulation pour permettre une communication correcte entre les différents quartiers dans une ville à topographie contraignante. Il propose un système des voies express, croisements et rotules pour assurer la fluidité de la ville (voir l'image ci-après). Ce schéma de périmètre radial reprend les idées d'Eugène Henard, ainsi que l'expérience du Paris post Haussmann.¹²⁴ Les grandes axes régionaux et nationaux devaient pénétrer le cœur de la ville sous forme de deux grandes avenues, et se croisaient sur une place, pour permettre une communication entre les zones périphériques et le centre de la ville.

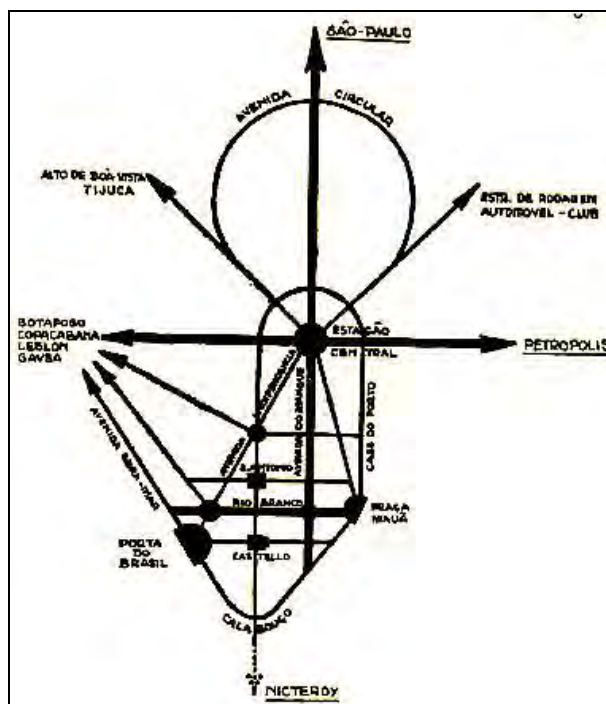


Fig. V.79: Le Plano Agache, schéma de circulation.

Source : A. Agache, *La remodelation d'une capitale Cidade...*, op. cité p.98.

¹²³ AGACHE D., *Cidade*, pp. 121 et 157, Cité par MOREIRA F. D., op. cité p. 6.

¹²⁴ Sur sa *Nouvelle Croisée*, Hénard considère que « leur fonction et leur utilité est de s'élancer au delà de l'enceinte vers la province et de faciliter l'échange des produits et des forces vives du pays », HENARD E, *Études sur les Transformations de Paris, 1903-1909*, Paris, L'Équerre, 1982.

Dans son projet Agache privilégie également le zonage ; la vie urbaine *graviterait* autour des *éléments fonctionnels* que sont les organismes primordiaux de la ville, groupés en catégories : le centre législatif et administratif, les quartiers commerciaux et le district portuaire, les districts commerciaux et de production (industriel et agricole), le district universitaire, les quartiers résidentiels et les espaces ludiques (cinéma, parcs, musée, espaces livres et théâtre), chacun de ces éléments ayant un rôle spécifique à l'intérieur de la maille urbaine. Il faut donc les identifier, les positionner dans la maille, tout en établissant les meilleures relations entre eux. Agache fixe les densités, les règlements de construction, les typologies de l'habitation par district, et définit la forme, l'image et la position sur la maille urbaine, tout en assurant un niveau de hiérarchie entre eux. C'est cette articulation entre morphologie urbaine, zonage et typologie architecturale qui définit la forme et la physionomie du quartier. Le zonage vise donc à distinguer les quartiers, et à faire de sorte que les quartiers répondent à certains besoins et ne soient pas envahis par des constructions risquant de changer leur caractère. Chaque quartier se détermine par son homogénéité et son uniformité. De plus, cela montre que la notion *agachienne* de zonage est plus complexe qu'un simple ensemble de règles de création de la ville. Elle vise à modeler la forme de la ville, c'est-à-dire associer les fonctions de la ville à l'esthétique et la forme urbaine. L'urbanisme est ainsi l'art de composition qui permet aux quartiers d'avoir une physionomie propre, et ce à l'intérieur d'une image harmonisée et cohérente de la ville. La ville serait ainsi définie par l'aménagement différencié des mailles continues, carrés en blocs, bâtiments, des îlots fermés, voiries et des places publiques, tel que le présente l'image ci-après.¹²⁵



Fig. V.80: **Perspective aérienne du centre de Rio de Janeiro.**
Source : Agache, *La remodelation d'une capitale Cidade...*, op. cit., p. 90.

¹²⁵ L'approche d'Agache pour la zone centrale témoigne d'une influence inhérente à sa formation à l'École des Beaux Arts. Il envisage pour la ville une *échelle des types*, une gradation de types et hauteurs qui conduisent à une silhouette plus dense et haute du centre, et une zone suburbaine plus basse. Le centre ville allait occuper une position principale dans cette hiérarchie, où seraient implantés les bâtiments les plus importants. L'image cohérente de la ville serait également renforcée par les bâtiments hauts.

Le schéma d'Agache pour le centre ville de Rio de Janeiro est un triangle, dont la base (l'Av. Rio Branco) et l'axe incliné (l'Av. Mem de Sá) existaient déjà. Le troisième coté du triangle qui est un axe vertical, Agache propose un boulevard l'Av. Presidente Vargas, pour raccorder la Praça da Bandeira et le port, en croisant la zone dense du centre-ville.



Fig. V.81: **Rio de Janeiro : La zone centrale.** Source : *La remodelation d'une capitale...*, op. cité, p. 20.

Un deuxième axe (l'Av. Santos Dumont) constitue la base d'un deuxième triangle. Les activités de la zone centrale sont groupées en six places (Entrada do Brasil, Santo Antônio, Paris, Castelo, et Candelária) qui sont localisées sur les sommets des triangles, et jouent un rôle de noyaux de réception et d'irradiation du trafic. Donat-Alfred Agache a également le souci d'apporter à son plan de ville un contenu symbolique, à travers la matérialisation sur l'Entrada do Brasil d'une grande place (au format semi-octogonal de 250 m x 350 m) en face de la mer qui est entourée des bâtiments publics les plus représentatifs du pays, et pourrait être aperçue de loin à partir de la baie. Il crée un espace monumental pour les parades civiques et les commémorations, qui marquent le pouvoir de la Nation.

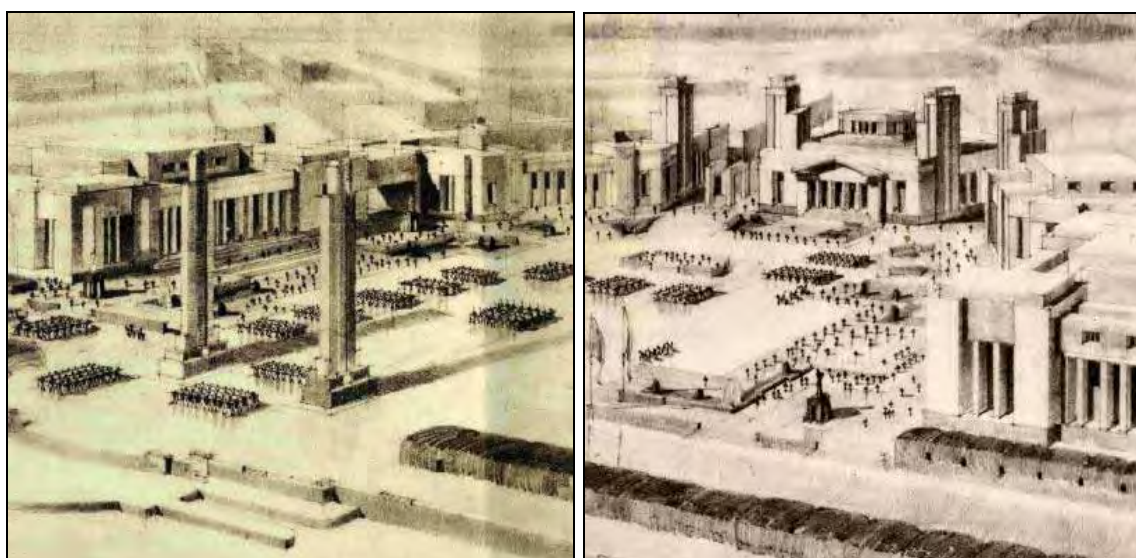
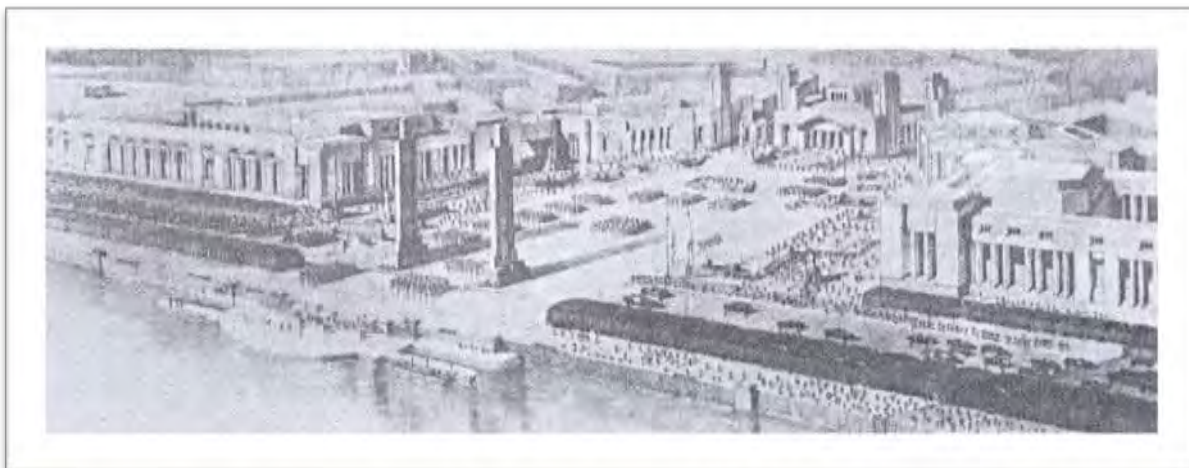


Fig. V.82: et Fig. V.83: **Projet d'une grande place décorative appelée "Entrée du Brésil", sur un terrain conquis sur la baie.** Source : *La remodelation d'une capitale...*, op. cit., p. 128/9.

Un bâtiment central, un grand auditorium public et centre de conventions, comporterait un format similaire à celui du Panthéon, deux tours géométriques de part et d'autre de la façade principale. A gauche de l'auditorium se trouve l'Assemblée Nationale et à droite le Sénat, ces deux bâtiments sont ornementés par des grandes façades de temples classiques. Au long de la baie se trouve à gauche le Palais du Commerce et de l'Industrie, et à droite le Palais des Beaux-arts. Les formes similaires des bâtiments visent pour l'essentiel à compléter la composition. L'influence du Plan du Centre Civique de Chicago de Daniel Burham est évident et les différents points qui composent l'ensemble en témoignent.¹²⁶

¹²⁶ BURNHAM D. et BENNETT E., *Plan of Chicago*, New York, Princeton Architectural Press, 1993, p.109, CXX-CXXII and CXXIX; Hall, *Cities of Tomorrow*, Oxford, Blackwell, 1996, pp. 177-183.

* * *

L'héritage du plan d'Agache se trouve dans sa méthodologie et ses formes : il a apporté aux urbanistes brésiliens une méthode d'approche et de planification de villes, ainsi qu'une nouvelle culture d'administration des villes. Par conséquent, son plan a été utilisé pendant plusieurs décennies, en tant qu'œuvre de référence pour Rio de Janeiro.

L'urbanisme d'Agache, comme celui de son confrère Le Corbusier, comporte une dimension utopique. Et Françoise Choay souligne à ce propos que le genre utopique et la culture de traités sont les éléments les plus importants dans la formation de l'urbanisme moderne.¹²⁷ Si les différentes parties de la ville sont harmonisées et liées entre elles, le plan s'annonce irréaliste vis-à-vis de la réalité concrète. Cette utopie ne peut être matérialisée. Donat-Alfred Agache croyait avoir des solutions aux problèmes sociaux complexes, à travers l'instauration des codes : il propose aux couches les plus démunies qui habitent les *favelas*, de déménager vers les cités-jardins qu'il proposait pour la périphérie, mais ces populations constituent une société ayant des complexités et des grandes inégalités sociales,¹²⁸ et une société qui n'aspire pas nécessairement aux solutions proposées.

Suite au départ d'Agache, le Brésil subit des grandes transformations politiques et sociales. De plus, si les années 1920 au Brésil sont marquées par le début des discussions sur l'urbanisme, la décennie suivante constitue un environnement plus adapté à la matérialisation de ces idées. Le régime de Vargas a alimenté un espoir chez les urbanistes et c'est le Plan Agache qui constitue la *clef de voute* des expériences conduites dans le domaine de l'urbanisme.

2.3.2- Le *Plano de Urbanização de Curitiba* (1943)

Le plan de Curitiba est réalisé entre 1941 et 1943. Ce plan exprime lors de son élaboration, une pensée avancée sur l'urbanisme, avant l'avènement du Mouvement Moderne, qui s'est concrétisé à une large échelle à l'issue de la II^{ème} guerre mondiale, alors que prévalait jusque-là le concept de *City Beautiful* du XIX^{ème} siècle. Le plan Agache de Curitiba témoignait de ses expériences pour des villes telles que Camberra, Chicago, Rio de Janeiro..., avec comme référence et exemple de modernité, le plan de Paris (1850) d'Eugène Haussmann. Une ville organisée par le biais des centres fonctionnels, le concept de zonage, un plan radioconcentrique,

¹²⁷ CHOAY F., *The Rule and the Model: On the Theory of Architecture and Urbanism*, Cambridge, The MIT Press, 1997.

¹²⁸ Les solutions au niveau des logements relevaient d'une forte présence de l'Etat, cela était irréel pour le Brésil à cette époque-là. Agache cherchait à créer des espaces pour les masses, mais les masses n'existaient pas au Brésil ; elles devraient être créées. Si l'avènement de l'urbanisme en Europe est concomitant avec les réformes sociales, au Brésil elle arrive avant la société moderne. Cette vision du rôle de l'architecture, de la technologie ainsi que de l'utopie dans la définition de la ville, que l'on trouve par exemple dans l'ouvrage de Tony Garnier, la *Cité Industrielle*, a été un substrat commun pour Le Corbusier, Agache et dans une moindre mesure ses confrères de la SFU (MOREIRA, op. cité p. 18).

des voies structurantes rayonnantes, l'adoption en 1953 d'un code pour les nouvelles constructions (*Código de Edificações*) plus adapté aux solutions sanitaires et un nouveau dessin urbain fondé sur un *plan des avenues*, constituent les principales propositions du plan d'Agache.



Fig. V.84: **Plano de Urbanização de Curitiba (Agache 1943)**. Source: Acervo Casa da Memória. IPPUC.

Un *plan masse* est mis en place pour le centre ville. Instauration d'un centre civique, larges avenues et trottoirs remplacés par des galeries couvertes constituent les grandes caractéristiques de ce nouveau centre dont l'architecture est différente de celle des Beaux-arts. Donat-Alfred Agache propose un plan concentrique, comme dans les villes du XIX^{ème} siècle, et ce sans une proposition définie de densification et de verticalité. Si Curitiba avait été complètement réalisée, ce serait une ville ayant des larges axes et une *physionomie d'une capitale de l'Etat* tels qu'Agache les prévoyait¹²⁹. Mais l'absence de voies larges en centre-ville pose des difficultés à la circulation. Les débats autour de l'urbanisme dans la ville constituent l'héritage le plus important laissé par Donat-Alfred Agache.

2.4- Une expérience commune : le *Plano da Costa do Sol* – Lisbonne

Suite à la mise en place de l'*Estado Novo*, et à sa consolidation, l'Etat s'oriente alors vers le renforcement de la politique de l'habitat, d'abord par le biais de la promotion des organismes corporatifs et ensuite à travers la construction des *logements sociaux (habitação económica)* destinés aux ménages modestes, dans le cadre d'un système de logement d'accession à la

¹²⁹ AGACHE A., *Plano de urbanização de Curitiba*, Boletim Prefeitura Municipal de Curitiba, 1943, cité par GNOATO L. S., Texto apresentado no 1º Seminário de Cidade Contemporânea – *Curitiba de Amanhã 40 anos depois (1965-2005)*, p. 2, em 2, 14 e 15 de Setembro de 2005, organizado pelo PPGTU e pelo Grupo de Pesquisa: *Teoria e História e Arquitetura e Urbanismo* da PUCPR.

propriété¹³⁰. Le gouvernement établit également une stratégie municipale basée sur un cadre légal inédit pour la planification. Les années 1930 témoignent de la mise en œuvre systématique des règlements d'urbanisme, dont le plan de la *Costa do Sol* à Lisbonne, où des urbanistes tels qu'A. Agache et E. de Gröer s'attachent à traduire la législation de l'urbanisme français pour ensuite la matérialiser sur le territoire portugais¹³¹.

Autour des années 1934/35 le *Plano da Costa du Sol*,¹³² qui s'étend de l'Est à l'Ouest de Lisbonne, bénéficie d'une notoriété par la mise en application d'une perspective régionale de l'aménagement (*planeamento*), qui porte sur des grandes zones urbaines, structurées par un système de voirie assis sur des tracés rectilignes, en faisant également appel au dessin formel de la cité-jardin. Etienne de Gröer, urbaniste français d'origine russe est invité par Duarte Pacheco en 1938 pour occuper le poste d'urbaniste-conseiller technique de la Ville, l'origine de l'avènement de ce concept au Portugal.

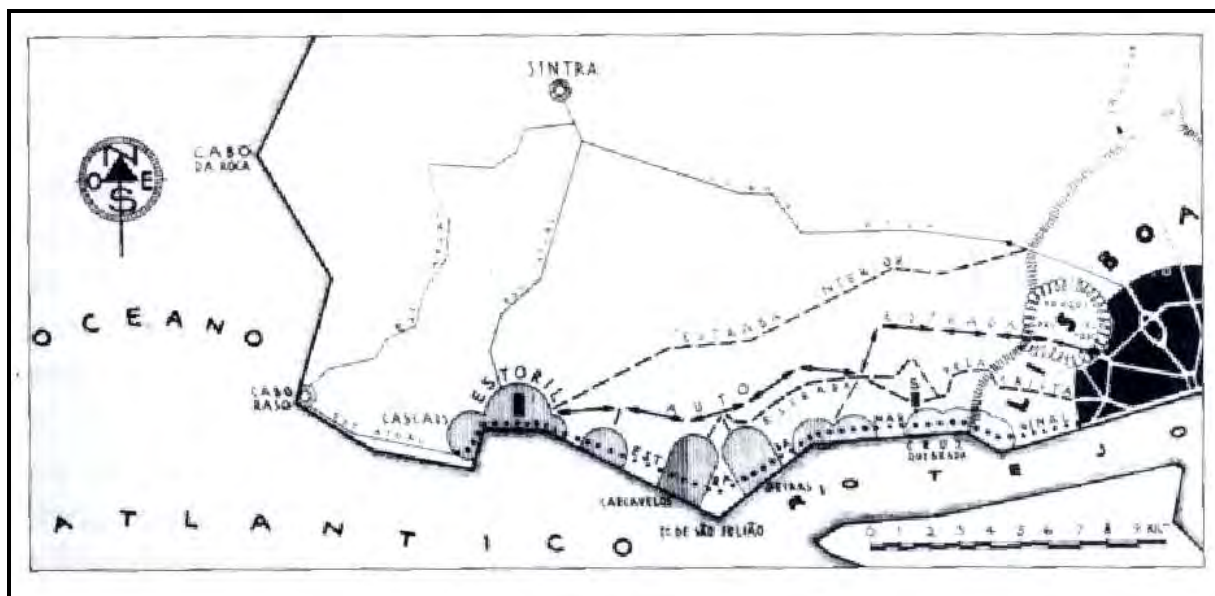


Fig. V.85: L'aménagement de la Costa do Sol. Source : TUCOULET C., « L'aménagement de la "Costa do Sol" : un urbanisme écologique ? », *Urbanisme*, n° 281, 1995, p. 60.

¹³⁰ Décret n° 23052 du 23 septembre 1933. Ensuite, d'autres décrets tel que le n° 28912 ont été mis en œuvre, pour l'instauration des quartiers transitoires aux maisons temporaires, ainsi que la définition de la typologie et le coût des maisons.

¹³¹ Ils préconisent les lois du 31/12/1913 sur les monuments historiques, du 15/03/1928 (Saraut) sur l'amélioration des lotissements défectueux, les normes et contrôle des constructions. Donat-Alfred Agache est alors vice-président du SFU et, grâce à son travail sur Rio de Janeiro, il est connu de Duarte Pacheco, Maire de Lisbonne et Ministre des travaux publics. De plus, Pacheco possède, dans ses archives, les deux ouvrages d'Agache publiés en 1932. Le Portugal doit donc à Agache l'avènement de l'urbanisme, surtout au niveau de la reconnaissance de la discipline ainsi que l'autonomisation de la législation.

¹³² Le *Plano de Urbanização da Costa do Sol* est élaboré entre 1933 et 1936 par Alfredo Agache et repris en 1948 par Etienne de Gröer. *Jornal Arquitectos*, Publicação Trimestral da Ordem dos Arquitectos, Portugal, JA227 Abril – Junho 2007, p. 20.

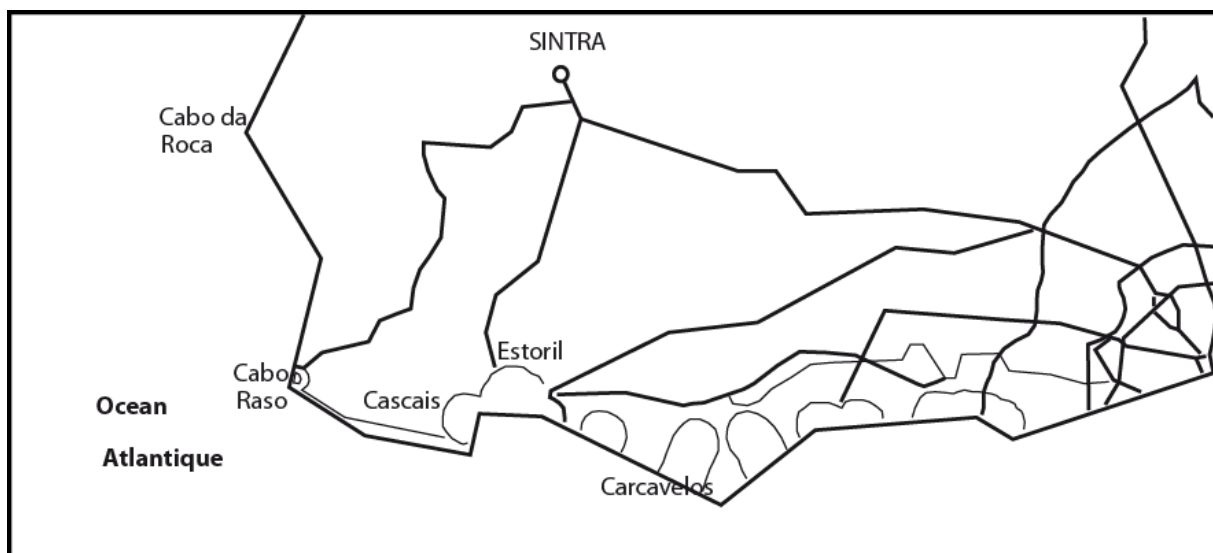


Fig. V.86: Les voies rayonnantes structurantes du périmètre de la Costa do Sol. Source : Interprétation de l'auteur.

Agache met l'accent sur la structure d'ensemble, pour maîtriser les niveaux régional et local. Il révèle ainsi une capacité de conception globale et de synthèse. Son travail au Portugal sur la morphologie urbaine, le rapproche des travaux de ses contemporains, qui s'approprient l'expérience du courant *city beautiful*, et cultivent un dessin formel pour la valorisation de l'espace public. Etienne de Gröer est un ancien collaborateur d'Agache, qui s'intéresse d'une façon particulière aux cités-jardins, grâce aux expériences conduites en Russie, et il apparaît au Portugal au terme de la décennie 1930 comme un *apologiste tardif* de ce concept de ville.

Le concept de De Gröer est repris par des urbanistes de la Câmara de Lisboa, tels que Faria da Costa, João Aguiar, Jacobety Rosa et José de Lima Franco (1904-1970), et les interventions s'orientent vers les zones du centre existant à réaménager, les alentours périphériques de l'agglomération à consolider, et les zones d'extension à aménager selon la nouvelle approche de la ville. L'enjeu est la qualification de l'espace urbain existant selon l'image de pouvoir, l'ordre et le sens collectif incarnant la nation. Les agglomérations de croissance organique suivent une géométrie selon la hiérarchie des tracés. Les nouveaux équipements sont installés sur les espaces qui symbolisent le progrès et le développement

Le *plano da Costa do Sol*, au cours duquel J. Aguiar accompagne Donat-Alfred Agache, constitue la principale source de transfert de savoir-faire, que ce soit au niveau formel ou programmatique. Les plans qu'il élabore au sein du GUC autour des années 1940 témoignent de l'influence de Donat-Alfred Agache sur sa pratique urbanistique. En tant que directeur adjoint, il se déplace sur les différents territoires d'Outre-mer dont Lourenço Marques, pour l'élaboration et l'orientation des plans des centres urbains. A défaut d'une théorie d'urbanisation explicite, il construit des éléments d'interprétation des réalités urbaines, par le biais d'une *praxis urbanistique*

et ses témoignages écrits comprennent des communications sur la problématique de l'habitation indigène et leur rapport spatial et formel avec les centres urbains¹³³, en cherchant par ailleurs et selon l'expression de J. S. Morais, *l'autonomisation et la séparation du noyau urbain*¹³⁴, en contrepoint avec les extensions urbaines résidentielles¹³⁵. De plus, l'avis sur l'avant-projet de la ville de Beira,¹³⁶ rendu public par J. Aguiar, définit les aspects fondamentaux de la politique d'urbanisme portant sur l'extension de la ville, le tracé de la voirie et des places, les espaces libres publics et privés, et la structuration des quartiers indigènes. Le formalisme du plan, la redéfinition et densification du centre, l'extension de l'axe, la vocation tertiaire qui conduit à la densification, les zones résidentielles d'habitations unifamiliales des portugais, enfin le dessin du quartier indigène, comportant une logique de composition et de dessin des espaces publics. Le rôle de l'*Estado Novo* dans ce type d'urbanisme est fondamental. En effet, et selon J. Aguiar, l'arrêté du 6 décembre 1944¹³⁷, qui vise à mettre en place une organisation qui suit les principes les plus parfaits et modernes des techniques d'urbanisme, témoigne de l'intérêt que le pouvoir central porte à la solution des problèmes qui affectent les établissements et les villes des territoires d'Outre-mer. J. Aguiar est le précurseur d'une dynamique apportée à la conception des villes des territoires d'Outre-mer, que l'on peut décrire à trois niveaux :

- l'augmentation importante du nombre de *planos*¹³⁸ mis en place par le GUC, et perçus comme de véritables procédures d'établissement urbain, assises sur les dynamiques de l'époque, malgré les reproches dressés par Aguiar, comme en témoigne le cas de Beira.
- un dessin urbain des zones portuaires et de la place centrale, conduisant à une densification que supportait l'affirmation de l'architecture du régime¹³⁹.
- un changement du langage architectural ainsi que l'attitude vis-à-vis de l'architecture, qui constituent de remarquables œuvres sur lesquelles repose l'architecture Moderne, mais avec une expression différente de celles installées à Lisbonne.

Les zones portuaires ont une grande importance et sont le lieu privilégié d'implantation des édifices du régime. Au Mozambique ont été créés de remarquables édifices au cours du

¹³³ Il présente des exemples construits, tels que la Companhia dos Diamantes, la Sociedade Agrícola do Casseque et la Companhia Angolana da Agricultura.

¹³⁴ MORAIS J. S., « *O urbanismo colonial do Estado Novo em África* », *Espaços Lusófonos, A charneira para o novo desenvolvimento urbano, Arquitectura e vida*, Lisboa, mai 2002, p. 45.

¹³⁵ AGUIAR J. A., « L'Habitation dans les pays tropicaux », Fédération Internationale de l'Habitation et de l'Urbanisme. XXI^{ème} Congrès – Lisbonne 1952.

¹³⁶ AGUIAR J. A., sur l'Anteprojecto da Cidade da Beira, Boletim Geral das Colónias, separata n° 249, (s.l.), Agência Geral das Colónias, 1946.

¹³⁷ Cet arrêté met l'accent sur l'urgence à étudier et suivre la formation et le développement des agglomérats de populations sur les territoires d'Outre-mer pour en tirer des enseignements sur l'urbanisme, pour minimiser d'éventuelles erreurs découlant d'une croissance sans orientation. AGUIAR J. A., « O Urbanismo no Ultramar », In *Portugal no Ultramar*, Lisboa, Editorial Império, [s.d.].

¹³⁸ Pour le Mozambique et pour l'Angola.

¹³⁹ Le bâtiment du Siège de l'université Eduardo Mondlane en témoigne.

développement urbain, principalement pendant les années 1930, ensuite autour des années 1960, par des architectes comme Amâncio d'Alpoim Miranda Guedes¹⁴⁰ (surnommé Pancho Guedes) qui s'oppose au Régime à travers son manifeste *Manual de Alfabetização do Vogal Sem Mestre*, et questionne la position du gouvernement de Lisbonne sur le destin de l'antithèse de la *ville dite de ciment (en dur)*, la zone périphérique (*dite de roseaux*). La figure d'Aguiar a fait l'objet des débats contradictoires et il lui est parfois reproché son soutien à la dictature. Par le biais de ses *planos* ainsi que de la construction de grandes infrastructures sur les territoires portugais d'Outre-mer, Aguiar a proposé une vision du territoire urbain dans son ensemble, en proposant de généreux espaces publics et en promouvant une architecture symbolique. Cette posture a permis un changement d'échelle urbaine où l'évolution du langage architectural conduit à la consolidation de l'architecture moderne.¹⁴¹

2.5- Autres influences étrangères sur l'urbanisme portugais

Le Portugal envisage l'extension de ses villes et la maîtrise de leur croissance ; il privilégie le concours d'urbanistes étrangers. Dans un premier temps, le gouvernement de Lisbonne fait appel à des urbanistes anglais et retient Barry Parker, connu pour son approche culturaliste, la prise en compte des préexistences et le respect du patrimoine historique. Dans un deuxième temps, le Portugal, alors sous un régime totalitaire conduit par Oliveira Salazar privilégie le choix d'urbanistes en provenance de l'Italie fasciste. M. Piacentini, un des architectes préférés de B. Mussolini (1883-1945) et G. Muzio sont ainsi invités à participer aux réflexions préalables du plan de Porto. Les développements qui suivent rendent compte du lien étroit entre les formes de ces plans de ville et les courants de pensée de leurs bâtisseurs, qui sont à relier aux choix politiques du régime en place. En effet, le Portugal, sous la république, privilégie la venue d'urbanistes culturalistes, alors qu'avec le régime salazariste, architectes et urbanistes rationalistes commencent à s'imposer.

¹⁴⁰ A. Guedes est un architecte diplômé en Afrique du Sud. Il est affecté à la Ville de Lourenço Marques où il débute sa carrière. A travers son manifeste du *Manuel d'Alphabétisation du Voyelle sans Maître* il dénonce en 1963 les difficultés que subissent les zones du roseau, et il met en relief à la fois, l'importance et les contradictions entre la ville du roseau et son antithèse, donc la ville de ciment. Il attire également l'attention sur le niveau d'investissement que la Ville accorde à la ville de ciment, en détriment de la ville du roseau. A. Guedes est un organiciste et dans l'aboutissement de son analyse, il propose une dite thérapie, par le biais de son *Manuel*, en amont des différentes prescriptions qu'il préconise pour supprimer les maux du roseau.

¹⁴¹ MORAIS J. S., « *O urbanismo colonial do Estado Novo em África* », *Espaços Lusófonos*, A charneira para o novo desenvolvimento urbano, Arquitectura e vida, Lisboa, maio de 2002, pp. 44-48.

2.5.1- Barry Parker et l'aménagement de Porto

Parmi les différentes interventions effectuées au Portugal au niveau de la réforme urbaine visant la création d'un nouveau centre urbain, la plus cohérente semble être celle effectuée par l'un des architectes ayant dessiné la première cité-jardin en Angleterre, Barry Parker.

La Ville de Porto envisage d'instaurer un *Plano de Melhoramentos*, et invite Barry Parker (1867-1947) à rejoindre en 1915 l'équipe technique de la Ville chargée d'apprécier le *Plan*. Dans ce cadre B. Parker élabore un *Plano* pour le futur centre civique de la ville, qui comprend également deux études. B. Parker est un architecte *éclectique* et chargé du dessin urbain, il est connu à Porto non pas en tant que précurseur des principes inhérents aux cités-jardins¹⁴², mais grâce à la conception exemplaire d'un centre à la hauteur des nouveaux besoins de la ville. B. Parker élabore un plan pour l'avenue da Cidade (voir Fig. V.87 ci-après) et il intègre des points d'ancrage à partir desquels sont tracés de nouveaux axes routiers qui traversent à la diagonale le réseau ancien pour éviter les pans coupés existants.

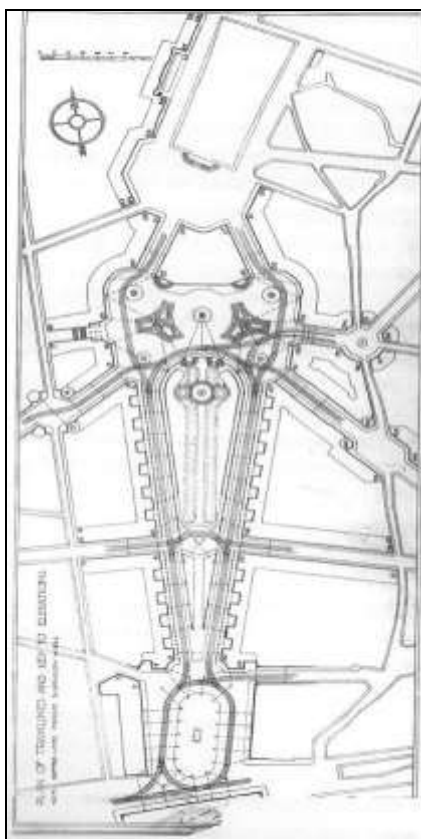


Fig. V.87: L'avenida da Cidade. Porto, 1915. Source : Barry Parker, cité par Lôbo M., op. cité, fig. 4.

¹⁴² B. Parker est entre 1895 et 1914 partenaire de Raymond Unwin (1863-1940). Le premier s'occupe de l'urbanisme et le deuxième de l'architecture. Ensemble, ils ont projeté la première cité-jardin promue par Ebenezer Howard (1850-1928), la ville de Letchworth 1904 et le quartier-jardin de Hampstead en 1905-1907. Les cités-jardins font ressortir le dessin de la ville et l'importance des différents éléments qui composent le paysage urbain. B. Parker est à cette époque-là en haut de l'échelle sur le dessin urbain culturaliste, un style revivaliste, et instaure un tracé qui intègre la ville existante. Son expérience conduit à préconiser le dessin d'ensemble, à travers des différents tracés, un traitement de l'espace public au niveau du détail, un règlement de construction très élaboré, les styles architecturaux sont pour l'essentiel néo-médiévaux et éclectiques.

Ainsi il évite les démolitions et crée de nouveaux fronts urbains, prend en considération la question de l'esthétique urbaine, objet de critique dans les villes du XIX^{ème} siècle. Il préconise un moindre nombre de voies dans les croisements pour éviter les carrefours multiples. La voie selon le projet est tracée suivant un axe de symétrie et un profil qui change pour accommoder les places anciennes et leur particularité. Après son départ à Londres, B. Parker échange encore une étude avec Porto, il s'agit d'un plan plus global qui porte sur un scénario visant à requalifier la ville haute, et restructure le tissu ancien à travers une intervention de type haussmannien (voir Fig. V.88 ci-après), car cette intervention instaure une nouvelle structure avec de grands axes sur le tissu ancien et annonce d'abord une adhésion aux pratiques réalisées à Paris au XIX^{ème} siècle.

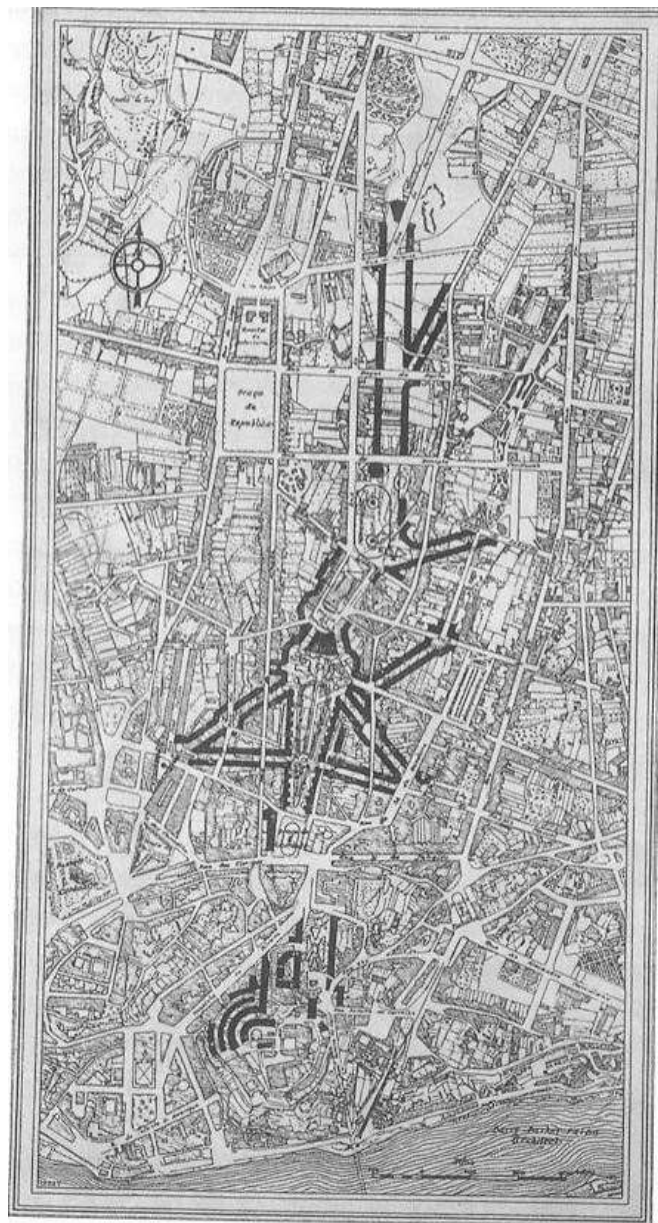


Fig. V.88: **Plano Geral pour Porto et son rapport avec la grille ancienne, 1915.**

Source : Barry Parker, cité par Lôbo M., op. cité, fig. 5.

Le nouveau tracé préconise une composition autour des points d'ancrage, (qui assurent le raccordement entre les lieux importants tels que les places et monuments,) et annonce l'adhésion aux nouveaux concepts du dessin urbain et une position critique des tracés du XIX^{ème} siècle. La mise en valeur des façades est effectuée par recours au dessin en gradin, qui s'approche également des concepts d'Heugene Hénard (1849-1923). Mais l'intervention est pour l'essentiel dans son ensemble une opération de réforme urbaine qui vise d'harmoniser la ville ancienne avec les nouveaux besoins, au lieu de créer des nouvelles extensions ou une nouvelle ville.

2.5.2- Marcello Piacentini et l'aménagement du Porto

A la suite du décret 24.802 du 21 décembre 1934, la Ville du Porto est contrainte de mener de front l'instauration d'un *Plano Geral de Urbanização* et de grands travaux d'aménagement et d'infrastructures (Place de la Ville, quartiers sociaux) dans un délai de 5 ans. Ainsi en 1938, la Ville de Porto fait appel à un urbaniste étranger et retient un universitaire italien, le professeur Marcello Piacentini (1881-1960), un urbaniste prestigieux¹⁴³ qui avait réalisé différents projets d'architecture¹⁴⁴. M. Piacentini est l'un des architectes préférés de B. Mussolini. En 1939 M. Piacentini envoie à la Ville de Porto l'architecte Giorgio Calza Bini, son assistant en Urbanisme à la Real Università di Roma, et l'ingénieur Vincenzo Cívico, Secrétaire National d'Urbanisme pour l'élaboration des études préliminaires. Suite à cette visite M. Piacentini, qui jusqu'alors était un simple consultant, est dorénavant invité à élaborer lui-même le plan. Mais la ville ne parvient pas à faire parvenir à cet urbaniste la cartographie mise à jour, de même que les éléments d'enquête qu'il sollicite. Par ailleurs, M. Piacentini ne vient pas à Porto, il est très occupé par l'exposition E42 (ou l'EUR : *Esposizione Universale di Roma*), la coordination du plus grand plan rationaliste conçu en Italie, et il envoie un ensemble de pièces graphiques concernant des études sur le réseau de communication de la ville ainsi que de la région, et également des études de détail de la zone centrale, dans le langage du rationalisme italien. Le cabinet d'urbanisme de la Ville de Porto aura du mal à matérialiser sur le terrain ces études à cause de la topographie locale, en dépit des modifications apportées aux documents. M. Piacentini fait parvenir à la Ville 25 pièces graphiques en novembre 1939 et ses propositions préconisent pour le centre ville de Porto de

¹⁴³ M. Piacentini est également directeur de la revue *Architettura* depuis 1932. Il a participé à différentes jurys d'urbanisme tels que : Piano Regolatore de Brescia en 1928, Piano Regolatore de Roma en 1931, de Verona en 1932 et de Architettura au niveau du Teatro Nazionale Dopolavoro à Rome en 1930, Pensionato Nazionale en 1931, Nuova Stazione di Firenze en 1933, Gare Maritima de Naples en 1931, Auditorio de Roma, Palazzo di la Civilizzazione Italiana dans l'E42 à Rome en 1937.

¹⁴⁴ Il a réalisé des projets pour le compte du ministère des corporations de Rome en 1932, et la Città Universitaria de Roma en 1935, le Palais de Justice de Milan en 1931-1940, la Piazza Vittorio Veneto à Brescia dans la décennie de 1930. BRAZINHA J., *Projecto Clássico em Arquitectura*, Tese de Doutoramento, Lisboa, 1989.

grands espaces définis par des édifices à portiques, qui annoncent un langage qui s'approche de celui qu'il préconise pour l'E42¹⁴⁵.

2.5.3- Giovanni Muzio (1893-1982)

En février 1940, la Ville du Porto invite l'universitaire Giovanni Muzio (pour remplacer M. Piacentini), qui travaille à Milan en architecture¹⁴⁶ et urbanisme¹⁴⁷. G. Muzio noue avec la Ville une collaboration étroite et régulière qui conduit à l'élaboration d'un plan régulateur pour la ville du Porto, focalisé particulièrement sur le problème complexe du réseau routier principal, l'extension de la ville vers le Ponant où la municipalité envisage d'aménager une *ville neuve*. La prestation de G. Muzio, qui implique plusieurs échanges de documents entre Milan et Porto, est appréciée et suivie de près par le ministre Duarte Pacheco qui devra approuver le plan en 1943, mais il meurt cette année-là et son successeur ne donnera jamais suite au plan. Ce plan dénommé en italien *Piano massa*, est un plan général d'urbanisme avec spécification des zonages et le règlement concerné. Les architectes italiens s'intéressent à l'échelle du dessin urbain (appelée *arte civica*), ainsi ils étudient par exemple l'accès du pont D. Luis à l'avenue dos Aliados et la Praça da Trindade et préconisent différents scénarios, exploitent la diversité de l'espace d'un enchaînement de places en rond-point entourées d'édifices de bureaux et de commerces dans un style entre académisme et rationalisme. Le défaut du plan réside dans le fait qu'il préconise un plan formel d'accès au nouveau pont articulé sur trois axes principaux de façon à créer des grands espaces monumentaux, mais cette solution s'avère très difficile à matérialiser à cause de la topographie locale contraignante.

¹⁴⁵ LÔBO M., « *Planos de Urbanização. A época de Duarte Pacheco* », Série 1, Ensaios, n° 5, Porto, DGOTDU, FAUP publicações, 1995, p. 68.

¹⁴⁶ « Cá Bruta » 1918, Università Catolica di Milano 1929, Palacio de Arte no Parque di Milano 1933, edificio Popolo d'Italia dans la Piazza Cavour 1939.

¹⁴⁷ En 2^{ème} place au concours pour le Piano Regolatore e d'Espansione di Milano, avec Novello, Finetti... en 1926, 1^{er} prix au concours pour le Piano Regolatore de Bolzano avec Libera, Pollini et Sotsas, 2^{ème} place ex-aequo dans le concours national pour le Piano Regolatore di Verona avec Novello, Cabiati e Poggi en 1932.

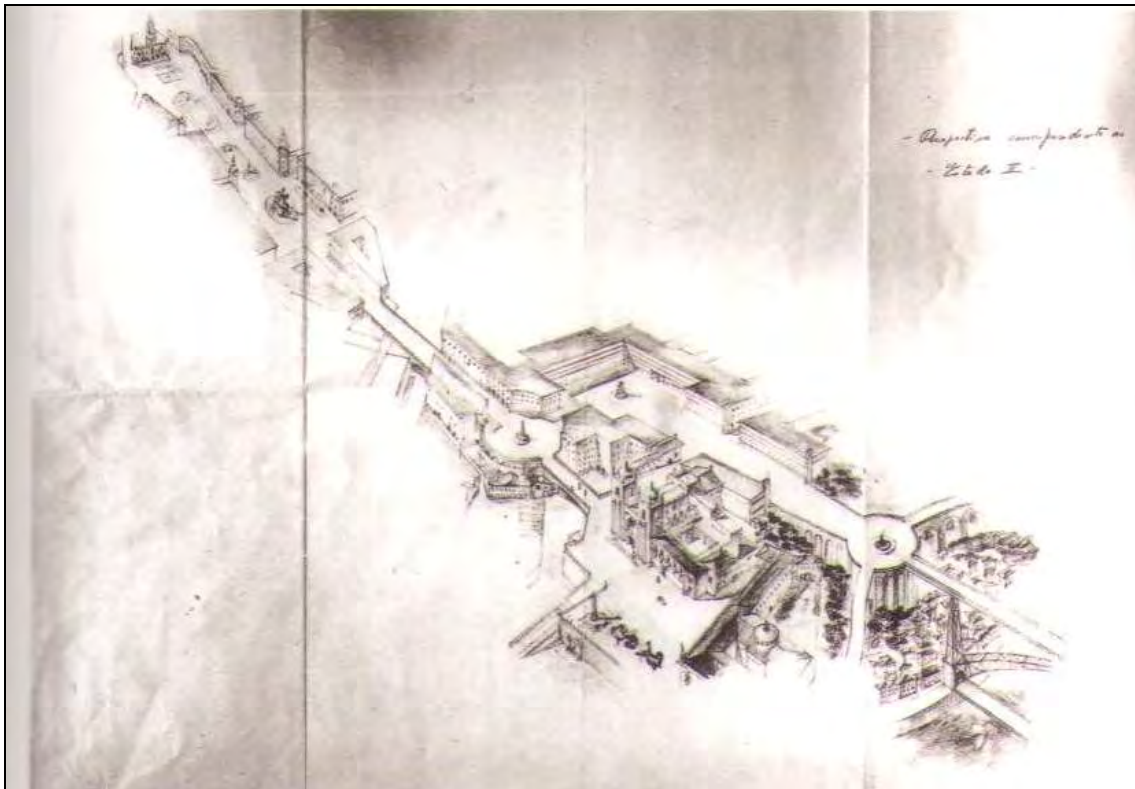


Fig. V.89: **Étude du raccordement de l'avenida da Ponte à l'avenida dos Aliados.**
Source : Giovanni Muzio, cité par Lôbo M., op. cité, fig. 21.

* * *

Après avoir expérimenté le concours d'urbanistes culturalistes et historicistes, comme Barry Parker, le Portugal fait le choix de travailler avec des urbanistes rationalistes italiens en particulier, mais leurs plans n'auront jamais de suite. Le changement du ministre de l'urbanisme entraîne la non approbation du plan de Porto et la chute du régime fasciste réduit les relations entre l'Italie et le Portugal, ce qui amène ce dernier pays à se tourner vers d'autres partenaires professionnels. C'est dans un tel contexte que la Câmara Municipal de Lourenço Marques prend des initiatives pour maîtriser le développement de la ville en s'appuyant sur la politique du gouvernement central en matière de planification urbaine.

C- La gestion des extensions urbaines (1934-1960)

1- La volonté du gouvernement central d'encadrer le développement urbain dans les Provinces d'Outre-mer

Les années 1920-1930 sont l'occasion pour le gouvernement de Lisbonne de prendre une série d'initiatives sur le plan législatif et administratif pour mieux organiser le territoire dans les Provinces d'Outre-mer. Ces initiatives rencontrent la volonté de la Câmara Municipal de Lourenço Marques de se doter d'un instrument lui permettant de contrôler l'extension de la ville.

1.1- Le statut des indigènes de l'Outre-mer

Les directives, émanant de Lisbonne et leur application au niveau local, constituent une continuité des politiques mises en œuvre au cours des décennies précédentes (lois organiques de 1914 qui établissent la réforme de base de l'administration d'outre-mer, puis loi de 1917 spécifique à chaque Province d'Outre-mer) et visent à consolider le pouvoir de l'Empire. Ces lois organiques fixent les bases de la décentralisation administrative et financière et les relations à établir avec les indigènes. Ces textes de loi créent une sorte de droit indigène différent du droit en métropole, et qui serait fonction du stade de civilisation atteint par les Africains. Dans chaque colonie, les habitants étaient sous la protection (tutelle) d'un gouverneur ainsi que de ses délégués conformément à une législation spécifique. Le droit privé est soumis à la coutume traditionnelle. Les indigènes ne peuvent jouir d'aucun droit politique sauf dans le cadre de leur vie tribale. Mais la Grande Guerre ne permet pas la mise en exécution de ces lois organiques. Les textes de lois issus des réformes d'août 1920 réitérent la décentralisation d'outre-mer supervisée par la métropole. Les fonctions administratives restent concentrées dans les mains du gouverneur assisté d'un conseil exécutif et d'un conseil législatif et toutes les décisions sont soumises à un contrôle du gouvernement central. Ce dernier peut déléguer les attributions de l'exécutif aux gouverneurs.

En 1926, est publié un *statut politique civil et criminel* à destination des indigènes du Mozambique (et de l'Angola), statut qui est modifié en 1927. En 1930, un *Acte Colonial* vient corroborer les principes établis en 1926 par Salazar. En effet, cet acte est une sorte de Constitution destinée aux territoires d'Outre-mer, qui a une vocation plus large que le statut des indigènes, et est ensuite insérée comme un addenda à la Constitution de 1933. Cet *Acte Colonial* introduit certains traits ultranationalistes. L'article 2 souligne l'appartenance à l'« *essence organique de la nation portugaise de la mission historique de posséder et de coloniser* » l'outre-mer et de civiliser

les peuples indigènes. L'Empire colonial est, selon l'article 5, *solidaire dans ses parties avec la métropole*. L'établissement des compagnies impériales est dorénavant interdit par l'article 12 ; celles déjà présentes sur le territoire sont invitées à partir au terme de leur contrat. Les intérêts nationaux sont protégés des investissements étrangers par l'article 13. Certains articles soulignent la protection et la défense des indigènes, sans pour autant préciser le mot *indigène*. Cet acte établit la pleine propriété, la liberté de conscience et de travail. Pourtant, l'Etat conserve, selon l'article 20, le droit de forcer les indigènes à adhérer aux travaux publics d'intérêt général, à respecter l'exécution de décisions judiciaires pénales ou à s'acquitter des obligations fiscales. Un statut spécial est accordé aux indigènes selon leur niveau d'évolution, et l'Etat déclare respecter les mœurs indigènes s'elles sont compatibles avec la morale et les sentiments de l'humanité.

La Charte organique de l'Empire colonial portugais, est adoptée en 1933, ainsi que la réforme de l'administration d'Outre-mer, elle aussi mise en application en 1933. En 1935, se tient, en métropole, la conférence des gouverneurs coloniaux pour témoigner de l'esprit de solidarité. A partir de 1938, ont lieu les premières visites du président Oscar Carmona en Outre-mer (pour le Mozambique en 1939) et les inspections régulières des ministres des Colonies témoignent de l'omniprésence de l'Etat central en Outre-mer.

L'ensemble de la législation destinée aux indigènes est fondée sur la tradition portugaise, et oriente les Africains vers la civilisation européenne et la nation portugaise. Elle apporte un changement aux mœurs indigènes, à leurs valeurs morales et sociales. Le droit coutumier, l'organisation sociale et la culture indigène sont maintenus transitoirement, car lorsqu'il maîtrise le portugais, qu'il a suivi une scolarité et est devenu chrétien, l'africain accède au statut d'*assimilé (européanisé)* et aux droits de citoyen portugais. Du point de vue européen, la politique d'assimilation peut trouver sa logique, mais à cause entre autres de son caractère arbitraire, elle peut amener l'indigène à être enfermé dans une sorte de *ghetto*. La politique d'assimilation trouve son épanouissement entre 1930 et 1950, mais conduit à des résultats modestes : ainsi au Mozambique, en 1950, il n'y a qu'un peu plus de 4 000 assimilés¹⁴⁸.

L'expansion économique des provinces d'outre-mer est assise, grosso modo, sur le progrès de l'agriculture, de l'élevage, de l'industrie ainsi que des voies de communication (ports, chemins de fer, routes et l'aviation...). Cette valorisation économique n'est pas dissociable de la démographie, car la croissance de la population a conduit à la création des noyaux urbains, et par conséquent, l'intervention de la technique d'urbanisme dans les différents domaines sectoriels afin de résoudre des problèmes urbains créés par la croissance rapide des agrégats et doter les bourgs ou villes des éléments nécessaires (l'eau, l'air, électricité, chaussée bitumée, égouts,...) pour que

¹⁴⁸ MARQUES A., op. cité, pp. 545 - 548

ceux-ci puissent avoir une vie moderne. De plus, à ce stade il y a une préoccupation à *lutter* contre l'insalubrité (normes d'hygiène publique).

1.2- Le Cabinet d'Urbanisme Colonial (1944)

Le 6 Décembre 1944, alors que le professeur Marcelo Caetano¹⁴⁹ est ministre des colonies, le décret 34.173 crée le GUC (Cabinet d'Urbanisme Colonial), qui prend par la suite le nom de Cabinet d'Urbanisme de l'Outre-mer. Ce décret considère que « *Dans la réalité, il est urgent d'étudier et suivre la formation et le développement des agglomérats des populations dans les colonies de façon à leur faire bénéficier des enseignements de l'urbanisme, pour éviter de faire des erreurs qui sont parfois irrémédiables, à cause d'une croissance au hasard* »¹⁵⁰. Le successeur de M. Caetano donne suite à cet élan, en encourageant l'élaboration des études des établissements (*povoações*) en Outre-mer et la réalisation des *planos* des nouvelles villes. Les gouverneurs d'Outre-mer à leur tour, bénéficient eux aussi d'un appui pour éviter que les anciens et les nouveaux agglomérats se développent sans l'orientation d'un plan d'urbanisme.¹⁵¹

La planification de la ville par le biais d'une structure créée au niveau central est une idée préconisée par Donat-Alfred Agache, fondée sur l'exemple de Washington, aux Etats-Unis, dont le plan d'aménagement était rattaché au gouvernement fédéral. Le but étant de se doter d'un Cabinet susceptible de mener à bien les réformes, envisagées par l'Etat portugais dans les colonies, de manière à consolider l'image d'un Empire qui se veut puissant.

1.3- Les objectifs de la Câmara Municipal

La Câmara Municipal de Lourenço Marques fait face à un besoin de règles pour le développement continu de la ville, dans le cadre de la reformulation administrative en cours à Lisbonne. C'est dans ce contexte qu'elle effectue les démarches nécessaires auprès de Lisbonne, qui lance le *Plano geral de urbanização de Lourenço Marques* à travers le GUC. Le GUC (*Gabinete de Urbanização Colonial*), est alors dirigé par J. Aguiar et est chargé de suivre le déroulement de l'ensemble des *planos de urbanização* dans les colonies portugaises, de leur conception et de leur matérialisation.

¹⁴⁹ Marcelo José das Neves Alves Caetano (1906-1980) est professeur de droit à l'Université de Lisbonne. Homme politique conservateur et figure marquante de l'*Estado Novo*, M. Caetano est nommé ministre des colonies par le président du Conseil Oliveira Salazar. M. Caetano succède en 1968 à Oliveira Salazar, sous la présidence d'Américo Tomás, et devient le 2^{ème} président du conseil portugais. La politique de M. Caetano permet une certaine libéralisation du pays mais n'arrive ni à redresser l'économie ni à garantir les libertés publiques.

¹⁵⁰ « *Na verdade, torna-se urgente estudar e acompanhar a formação e o desenvolvimento dos aglomerados populacionais nas colónias de modo a aproveitar os ensinamentos da urbanística, evitando os erros, por vezes irremediáveis, de um cresci mento ao acaso* ». AGUIAR J. A., « *O Urbanismo no Ultramar, Condições gerais* », revue s/n, Lisboa, p. 2.

¹⁵¹ AGUIAR J. A., « *O Urbanismo no Ultramar* », In "Portugal no Ultramar", Lisboa, Editorial Império, [s.d.].

Le constat, réalisé par la Ville de Lourenço Marques à l'issue des années 1940-1950, témoigne d'une croissance urbaine progressive dépourvue des outils de planification de l'urbanisme qui puisse conduire à une vision et réglementation globale de la ville. En effet, « *Il y a longtemps que des erreurs s'accumulent, quelques unes irréparables, issues de l'absence d'orientation que, dans la phase actuelle, seul un plan général peut imprimer* »¹⁵². C'est ainsi qu'elle lance en 1940 le processus du *Plano geral de urbanização de Lourenço Marques*, un plan qui couvre les zones urbaines et suburbaines de la ville¹⁵³.

1.4- Le choix d'un urbaniste : João Aguiar

Né en 1906, João Aguiar est diplômé de l'*Escola de Belas-Artes de Lisboa* (École des Beaux Arts de Lisbonne), et n'a pas de formation spécifique en urbanisme. Il est intégré dans une équipe de la *Câmara* de Lisbonne (composée des urbanistes ayant différentes formations, comme Faria da Costa et Davide Moreira da Silva, diplômés de l'Institut d'Urbanisme de Paris, et plus tard Celestino da Costa, Pedro de Vasconcelos et Fernando Mesquita, diplômés en urbanisme de l'Université de Londres). Entre 1934 et 1935, J. Aguiar accompagne Donat-Alfred Agache dans l'élaboration du *Plano do Costa do Sol*. Il est aussi, dans les années 1940, l'urbaniste en charge des plans dans presque toutes les villes chef-lieu de districts au Portugal¹⁵⁴, puis des villes plus importantes, sièges de *Concelhos*¹⁵⁵. Très influencé par la pensée et la pratique de l'urbaniste français, il devient, en 1947 directeur adjoint du GUC (Gabinete de Urbanização Colonial), au sein duquel il joue un rôle-clef pour les décisions futures en matière d'urbanisme dans les territoires d'Outre-mer. Le recrutement de professionnels chargés de l'élaboration des *Planos gerais d'urbanização* est sanctionné par le ministre Duarte Pacheco qui, charge J. Aguiar de l'élaboration du plan de Lourenço Marques.

La plupart des *Planos gerais de urbanização* réalisés par J. Aguiar font l'objet d'une polémique¹⁵⁶ à cause de ses propositions de démolitions (visant à faciliter la circulation et/ou

¹⁵² « *há muito que se estão a acumular erros, alguns deles irreparáveis, provenientes da falta de orientação que, na fase actual, só um plano geral pode imprimir [...]* ». *A Concessão Sommerschild e o novo contrato entre a Câmara Municipal de Lourenço Marques e a « Delagoa Bay Lands Syndicate, Limited »*, Câmara Municipal de Lourenço Marques, 1953, p. 23.

¹⁵³ « *As palhotas erguidas segundo os processos indígenas contam-se por milhares e estão dispersas por uma extensa área. A maior concentração verifica-se entre a Avenida de Caldas Xavier, Estrada da Missão de S. José de Lhanguene, estrada de Marracuene, via férrea e estrada das Lagoas* ». « *Les huttes en paille érigées selon les procédures indigènes atteignent les milliards et sont dispersées sur une aire étendue. La plus grande concentration l'on observe entre l'Av. de Caldas Xavier, Estrada da Missão de S. José de Lhanguene, Estrada de Marracuene, via férrea e estrada das Lagoas* ». *Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques*, p. 110.

¹⁵⁴ Castelo Branco, Faro ; Santarém, Setúbal, Viana do Castelo, Vila Real et Viséu.

¹⁵⁵ Albergaria-a-Velha, Arraiolos, Belmonte, Cantanheda, Covilhã, Olhão, Palmela, Vila Viçosa... LÔBO M., op. cité, p. 169.

¹⁵⁶ En témoigne un plan de Setúbal (Portugal) des années 1940. Face à la polémique qui découle des démolitions proposées dans le centre historique, il a été reformulé jusqu'aux années 1970. LÔBO M., « Planos de Urbanização. A época de Duarte Pacheco », Série I, Ensaios, n.º 5, Porto, DGOTDU, FAUP, 1995, p. 176.

assurer une meilleure salubrité) dans une logique de restructuration des centres anciens. Bien que Lourenço Marques bénéficie déjà depuis 1887 d'un plan, un des principaux problèmes est celui de la salubrité, et cela conduit à une absence de qualité des constructions en particulier de celles en bois et zinc dans les zones suburbaines comme urbaines, ainsi qu'en témoigne l'Alto Maé. De plus, l'absence d'assainissement (à l'étude à cette époque-là pour quelques zones urbaines dans le pourtour de la ville) est un obstacle à l'amélioration des conditions d'hygiène. La solution à rechercher est dans la création de zones résidentielles d'extension, ce qui implique la démolition et la suppression de la plupart du bâti des zones suburbaines et l'introduction de grandes zones vertes.

Ces conflits entre J. Aguiar et la Câmara Municipal sont aggravés par l'absence de disponibilité de techniciens de Lisbonne (y compris de J. Aguiar en tant que coordinateur des plans pour toutes les provinces d'Outre-mer). La *Câmara Municipal* de Lourenço Marques formule, au cours de l'année 1947, une requête à Lisbonne, pour exiger que l'intervention des techniciens impliqués s'accompagne de déplacements et de séjours sur place. Cette présence sur le terrain est perçue comme un moyen de s'imprégner des spécificités locales. Lourenço-Marques constitue en effet « *un cas inédit pour les urbanistes nationaux, de par les caractéristiques [de] l'agglomérat, où se croisent et se heurtent les influences des civilisations les plus variées. Les grandes lignes de ce plan devront être le résultat, non de suggestions formulées par cette municipalité, mais d'une subtile interprétation que les spécialistes auront à donner de la manière de vivre et sentir, de mœurs et coutumes des races et religions des gens qui, par ici, se croisent* ». ¹⁵⁷.

Pourtant J. Aguiar n'effectue que deux séjours, d'un mois chacun, en octobre 1947 puis en mars 1948 pour le suivi des travaux. En juin de cette même année, il achève différentes pièces du plan, pièces qu'il soumet à l'avis de la *Câmara Municipal*. Puis, suite peut-être au changement de l'équipe municipale, le dossier ne semble plus être une priorité. En effet, il faut attendre novembre 1949 pour que la nouvelle administration municipale reprenne le dossier et donne une suite favorable aux éléments élaborés par J. Aguiar. Les *navettes* entre Lisbonne et Lourenço Marques, pour le suivi des éléments du plan, sont confiées à l'architecte Rodrigues da Silva. En décembre 1950, J. Aguiar apporte quelques pièces graphiques et, le 24 octobre de cette même année, le

¹⁵⁷ « *um caso inédito para os urbanistas nacionais, pelas características [do] aglomerado, onde se cruzam e chocam influências das mais variadas civilizações. As linhas gerais deste plano terão de ser o resultado, não de sugestões formuladas por esta Câmara, mas de subtil interpretação que os especialistas derem à maneira de viver e sentir, aos usos e costumes das raças e religiões das gentes que por aqui se cruzam* ». *A Concessão Sommerschild e o novo contrato entre a Câmara Municipal de Lourenço Marques e a « Delagoa Bay Lands Syndicate, Limited »*, Câmara Municipal de Lourenço Marques, 1953, p. 26.

Plano geral de urbanização est achevé¹⁵⁸. Il n'est soumis à la *Câmara Municipal* qu'en janvier 1952¹⁵⁹.

2- *Le Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques (1952-1955)*

Au début du XX^{ème} siècle, Lourenço Marques fait preuve d'un développement économique et démographique, ce qui n'est pas sans impact sur le périmètre de la ville. Après avoir mis en place à Lisbonne et Porto des plans d'urbanisme, le Portugal en plein essor de l'*Estado Novo* s'oriente alors vers l'instauration d'un *Plano geral de urbanização* pour la ville de Lourenço Marques, qui réclame depuis peu, la présence d'un document d'urbanisme pour parvenir à maîtriser les nouvelles extensions de son périmètre. L'analyse à suivre porte sur le contenu et les conditions de mise en œuvre de ce document d'urbanisme.

2.1- Une lente élaboration



Fig. V.90: Vue sur Lourenço Marques, selon le projet du *Plano Geral de Urbanização de L.M.*

¹⁵⁸ Ce plan réalisé, entre 1944 et 1954, à un moment spécifique de paroxysme de la planification urbaine s'inscrit dans la continuité de la politique de Duarte Pacheco dont le début remonte à 1934. Il faut attendre 1944, lors de l'achèvement des levés cartographiques des centres urbains pour que les résultats puissent être atteints. MORAIS J., op. cité, p. 156.

¹⁵⁹ Entre-temps, un contrat est signé avec la Delagoa Bay Land Syndicate ayant trait à la *concession Sommerschild*, concernant 1 000 ha de friches adjacentes à la baie de Lourenço Marques, dans le but d'inclure ces terrains dans le *Plano geral de urbanização*. S'y ajoutent une étude parcellaire effectuée sur ce terrain et les phases à suivre. La volonté de la compagnie privée de mener à bien son projet de lotissement continue un obstacle supplémentaire à la mise en œuvre du *Plano geral de urbanização*.

Le *Plano geral de urbanização de Lourenço Marques*, réalisé par l'architecte João Aguiar, découle de l'aboutissement d'un long parcours, dont le début remonte à la décennie précédente. Déclenché par la Câmara Municipal de Lourenço Marques, pour faire face au besoin urgent de mise en place de règles pour le développement continu de la ville, dans le cadre d'une reformulation administrative en cours à Lisbonne, il est marqué par le GUC (Gabinete de Urbanização Colonial), chargé de suivre le déroulement de la conception à la matérialisation de l'ensemble des *planos de urbanização* dans les anciennes colonies portugaises.

La bureaucratie, le manque de données sur le site tels qu'un levé topo, l'absence de personnel qualifié ainsi que des moyens techniques, et la faible volonté de Lisbonne, explique la lenteur du processus d'élaboration du plan, qui n'est rendu public par Lisbonne qu'en 1952.

2.2- Le contenu du Plan

Le plan est composé de deux volumes de près de cinq cents pages et résulte d'un diagnostic où la Ville de Lourenço Marques est présentée et analysée dans ses différentes composantes : climat, circulation, transports, santé, éducation, services, activités économiques. Ce plan cristallise une planification urbaine fondée sur les principes de la première génération de plans. Le plan est élaboré au cours de la décennie de 1950 et l'on identifie quelques éléments de l'urbanisme moderne, tels que ceux véhiculés par la Charte d'Athènes (un zonage fonctionnel, les indices et coefficients d'urbanisation et les paramètres de construction des bâtiments)¹⁶⁰, mais ils ne sont pas interprétés dans une perspective ou la logique de la pensée moderne. La conception méthodologique du *plan* proposé (qui annonce une circulation de la connaissance issue de Donat-Alfred Agache et l'appropriation de son savoir-faire par J. Aguiar), supporte trois ensembles d'actions: la restructuration des quartiers centraux, à travers la recherche d'activités complémentaires et le renforcement de l'image urbaine, par le biais d'un bâti d'exception ainsi que de la refonte des espaces publics; la consolidation des zones périphériques en partie urbanisées, par le biais d'une typologie d'habitation; la proposition des zones d'extension essentiellement résidentielles, en harmonie avec les théories des cités-jardins, en particulier avec le principe des *unités de voisinage* pour l'essentiel en hémicycle qui sont reprises comme modèle pour les *quartiers indigènes*.

Ces actions sont menées en parallèle avec la mise en place d'un système hiérarchique de voirie, à travers des tracés en ligne droite raccordés à des nodalités, en ayant parfois recours à des viaducs. Cette réorganisation de la circulation va de pair avec un zonage qui intègre également les

¹⁶⁰ LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes*, Paris, Editions de Minuit, pp. 39 et 40.

principales fonctions de la ville, telles que les centres civiques et officiels, les zones mixtes de commerce, d'habitation et d'activités et les zones d'extension résidentielle, qui sont séparées des autres fonctions de la ville (les quartiers indigènes, les industries et les grands infrastructures de transports), par le biais d'une *ceinture verte*, des réserves naturelles ou de grands espaces de loisir, où les équipements sportifs sont implantés.

2.2.1- Les enquêtes préalables

Deux volumes composent le *Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques* de 1952-1955, qui fournissent de nombreuses données et informations sur la situation de la ville. De ce point de vue, J. Aguiar est fidèle aux recommandations de Donat-Alfred Agache qui, comme de nombreux urbanistes français des années 1920-1930, propose de faire précéder l'établissement du plan d'études préalables les plus complètes possible. Il est à noter que, dans le cas du *Plano Geral de Urbanização* de Lourenço Marques, les analyses préalables se limitent bien souvent à une simple compilation d'informations.

Le premier intitulé *Inquérito* est l'occasion de présenter les résultats des enquêtes préalables et se décline en huit chapitres. Dans le premier chapitre, J. Aguiar réitère l'histoire de la création de la ville de Lourenço Marques, depuis la découverte de la baie par les premiers commerçants et navigateurs ; l'élévation de Lourenço Marques au rang de bourg puis de ville et enfin de capitale du Mozambique. L'instauration d'une organisation administrative fondée sur un découpage en quatre provinces fait l'objet du deuxième chapitre. Le chapitre trois est l'occasion de s'intéresser à la capitalisation des données démographiques. L'évolution des différents segments de la population (races, origines, nationalités, âges, activités) de la fin du XIX^{ème} siècle à la fin de la première moitié du XX^{ème} siècle est aussi présentée. Dans le chapitre quatre, J. Aguiar s'attache à recenser les caractéristiques du bâti (nombre d'étages, matériaux de construction, propriété et origine du propriétaire, mode d'occupation, nombre de pièces, nombre d'habitants ou de ménages par logement). Il s'intéresse aux services publics et fait le point sur les édifices publics, l'assistance publique et l'assistance aux indigènes, les cimetières et les monuments. Dans le chapitre six, sont décrits les différents types et niveaux d'enseignement public et privé proposés à la population non indigène et indigène, le nombre d'élèves inscrits. Le septième chapitre est consacré aux données économiques de Lourenço Marques et recense les différentes activités de commerce et d'industrie mais aussi la fiscalité. Le domaine des transports fait l'objet du dernier chapitre. Y sont indiquées les données concernant le parc automobile du *Conselho* de Lourenço Marques. J. Aguiar propose une approche extrêmement descriptive de la réalité locale et dans bien

des cas ses analyses se présentent comme une simple présentation de données statistiques ou d'informations à l'état brut.

Le deuxième volume est dénommé *Memória descritiva e justificativa* ; il présente une justification des choix du *Plano*. Pour l'essentiel, ce deuxième volume reprend le contenu du premier. Au détour d'une page, J. Aguiar sort de la description pour fournir des éléments d'analyse. C'est le cas par exemple en ce qui concerne les rapports entre indigènes et non indigènes. Il reprend les statistiques de populations en différenciant les différentes races et ethnies. Il préconise de séparer les lieux d'habitations des deux communautés mais indique que la « communauté urbaine indigène » soit le plus proche possible du noyau urbain, c'est-à-dire, à proximité des zones de travail, dont l'accès doit être facile. Et la séparation entre les deux agrégats urbains doit être établie d'une façon claire, par le biais d'un accident topographique, ou par un rideau vert. Il considère opportun de renoncer à l'idée de concevoir les quartiers indigènes le plus loin possible de la communauté européenne sous le prétexte de l'absence d'hygiène. « *La communauté urbaine indigène doit être le plus proche possible du noyau urbain, c'est-à-dire, à proximité des zones de travail, dont les accès doivent être faciles. La séparation entre les deux agrégats urbains doit être établie d'une façon claire, soit à travers un accident topographique, ou par un rideau vert. Il faut abandonner l'idée selon laquelle à cause de l'absence d'hygiène, les quartiers indigènes doivent être implantés le plus loin possible de la communauté européenne. [...] L'indigène ne possède aucun moyen de transport ; il se déplace habituellement à pied. La bicyclette n'est pas encore suffisamment diffusée. Dans la situation actuelle, du point de vue économique, il n'est pas envisageable qu'ils puissent avoir d'autres moyens que la bicyclette et les transports en commun* »¹⁶¹.

J. Aguiar reprend à son compte les théories racistes qui préconisent une séparation résidentielle entre indigènes et non indigènes. Il est cependant à noter qu'il établit une distinction :

- entre les indigènes qui ont pu bénéficier de l'éducation proposée notamment par les missions catholiques et qui sont appelés à rejoindre les rangs de la catégorie des portugais,
- et les travailleurs occasionnels qui vendent leurs bras pour les travaux ménagers ou l'industrie.

¹⁶¹ « *A comunidade urbana indígena deve estar o mais perto possível do núcleo urbano, i.e., próximo das zonas de trabalho, onde os acessos sejam fáceis. A separação entre os dois agregados urbanos deve ser estabelecida de uma maneira clara, seja por meio de um acidente topográfico, seja por uma cortina verde. Deve abandonar-se a ideia de que por falta de higiene os bairros indígenas devem estar o mais longe possível da comunidade europeia. [...] O indígena não possui nenhum meio de transporte ; anda habitualmente a pé. A bicicleta ainda não está suficientemente implantada. Na situação actual, a nível económico, não há lugar para prever que eles possam ter outros meios além da bicicleta e os transportes comuns ; e graças às medidas a adoptar no futuro podemos cessar de considerar estes últimos como um factor importante na resolução do problema da urbanização da Unidade.* ». AGUIAR J., 1951, cité par MORAIS J., op. cité, p. 158.

Selon J. Aguiar, cette deuxième catégories d'indigènes est appelée à décroître, car ils seront remplacés par des européens au fur et à mesure du développement du progrès technique dans l'industrie¹⁶².

Pour en terminer avec les analyses préalables, il est intéressant de noter que J. Aguiar inscrit son action dans la continuité des plans qui ont marqué l'histoire de la formation des tissus urbains au Mozambique. Il est particulièrement élogieux à propos du « *premier plan d'urbanisation de la ville* », élaboré en 1887 par le directeur des travaux publics A. J. de Araújo, pour faire face aux problèmes découlant de l'extension du noyau urbain originel. Projetant avec « *maestria* », faisant preuve d'une connaissance approfondie des intérêts de la ville et témoignant d'une large vision des perspectives de développement de Lourenço Marques, A. J. de Araújo trace de larges avenues, dessine des places spacieuses et trouve des localisations intéressantes pour les principaux bâtiments publics¹⁶³. J. Aguiar reprendra pour partie les principaux éléments qui constituent la structure du plan Araújo (1887).

2.2.2- Le réseau des espaces publics

2.2.2.1- Création d'un système viaire hiérarchisé

La ville existante possède d'ores et déjà un réseau viaire hiérarchisé, dont le tracé en maille orthogonale s'organise à partir d'un axe générateur Nord-Sud et de voies perpendiculaires (qui sont parallèles à l'estuaire). Sa création remonte à 1887 et est due à l'ingénieur A. J. de Araújo. Un boulevard de ceinture marque la limite du périmètre urbanisé de la ville. J. Aguiar prévoit une extension de la ville vers le Nord et recherche des éléments de soudure entre la ville existante et la nouvelle extension. Il envisage trois niveaux de voies en fonction de leur importance dans le système de circulation.

¹⁶² Plano Director de Lourenço Marques de 1952-1955, p. 54.

¹⁶³ Plano Director de Lourenço Marques de 1952-1955, pp. 13-14.



Fig. V.91. **Les voies de communications.** Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond du PGULM.

a) Voies interurbaines

Le plan Aguiar préconise trois liaisons interurbaines. Ce sont des axes préexistants, qu'il s'attache à requalifier et dont il consolide le rôle. Pour ce faire J. Aguiar établit une continuité de l'avenue *Marginal* qui longe la baie pour assurer le raccordement vers le Nord-est (Vila Luiza). Il établit également un prolongement d'un axe principal de la ville pour assurer le raccordement vers le Nord-Ouest (Matola, la ville de banlieue pour l'essentiel industrielle) et que suit vers l'Ouest (à travers Namaacha - Goba). Une troisième liaison assure le raccordement vers le Nord (Ressano Garcia).

Par ailleurs, des chemins de fer participent également à la desserte interurbaine à travers une liaison qui part de la gare ferroviaire de Lourenço Marques (dans la zone portuaire) longe l'estuaire et se dirige vers Nord-Ouest (vers Ressano Garcia, puis le Transvaal). Une deuxième liaison part également de la gare, dessert l'aéroport et s'oriente vers le Nord. Une troisième vers le

Nord assure la liaison L.M. – Guijá, avec une extension vers Xinavane. Enfin, la liaison aérienne est assurée par un aéroport implanté dans les pourtours de la ville, sur une zone d'extension Nord de la ville.

b) Artères urbaines principales

Les voies urbaines principales constituent l'ossature de son plan à partir de laquelle est défini le tracé des voies secondaires et est déterminé le découpage des îlots. Ces voies assurent pour la plupart une fonction de liaison entre les différents quartiers de la ville.

L'axe structurant de la maille orthogonale du Plan Araújo (avenue General Machado (aujourd'hui *Guerra Popular*), qui part de la gare ferroviaire en direction du Nord, est abandonné en tant qu'axe générateur. J. Aguiar définit un nouvel axe générateur de son extension situé à l'Est de l'axe générateur du plan Araújo, l'avenue Augusto de Castilho (avenue Vladimir Lenine). Ce déplacement s'explique car le prolongement de l'avenue General Machado est bloqué par l'implantation du nouvel aéroport et des nouvelles zones industrielles. Le plan définit les caractéristiques techniques de ces voies.

Voies	Emprise totale (en m)	Arborisation	Stationnement
Av. 24 de Julho et Av. General Machado	40	De part et d'autre de la voie, ainsi que sur la bande centrale séparant les circulations.	De part et d'autre de la voie et sur la bande centrale
Extension de l'Av. General Machado	30	De part et d'autre de la voie	De part et d'autre de la voie
Extension de l'Av. 24 de Julho	25	D'un côté de la voie	De part et d'autre de la voie
Rua Marginal	20	De part et d'autre de la voie	De part et d'autre de la voie
Av. Pinheiro Chagas	40	De part et d'autre de la voie et sur la bande centrale	De part et d'autre de la voie et sur la bande centrale
Av. de Angola	20	De part et d'autre de la voie	De part et d'autre de la voie
Av. da República	40	De part et d'autre de la voie	De part et d'autre de la voie et sur la bande centrale
Av. do Elias Garcia	1 ^{er} tronçon : 28	De part et d'autre de la voie	De part et d'autre de la voie
	2 ^{ème} tronçon : 15	Non	Non
Av. Caldas Xavier	20	De part et d'autre de la voie	De part et d'autre de la voie

Fig. V.92: **Profils en travers des voies urbaines principales**

Source : Interprétation de l'auteur, d'après la Source : Plano Director de Lourenço Marques de 1955.

João Aguiar préconise trois boulevards de ceinture. Le premier est parallèle à un boulevard de ceinture préexistant, et assure la liaison Est-Ouest. Il se positionne comme une voie de soudure entre la ville existante et la nouvelle extension, et s'établit dans la limite entre la zone urbanisée et non urbanisée. Le deuxième assure également la liaison dans le sens Est-Ouest, dessert différents zones (zone industrielle, quartiers indigènes,...) et permet de raccorder des voies interurbaines sans avoir besoin de traverser le cœur de la ville. Le troisième boulevard de ceinture assure la liaison Nord-Sud, Nord-Ouest, Nord-est. J. Aguiar définit par ce boulevard le pourtour de l'extension de la ville. Les carrefours sur ces boulevards de ceinture se font pour l'essentiel par recours à des giratoires et dans certains cas est aménagé un rond-point avec un édicule (statue,...).

Voies	Emprise totale (en m)	Arborisation	Stationnement
1^{er} Boulevard	30 à 40	De part et d'autre de la voie	De part et d'autre de la voie
2^{ème} Boulevard	1 ^{er} tronçon : 30	De part et d'autre de la voie	De part et d'autre de la voie
	2 ^{ème} tronçon : 20	Non	De part et d'autre de la voie
3^{ème} Boulevard	1 ^{er} tronçon : 40	De part et d'autre de la voie	De part et d'autre de la voie
	2 ^{ème} tronçon : 20	Non	

Fig. V.93: **Profils en travers des boulevards de ceinture.** Source : Plano Director de Lourenço Marques, 1955.

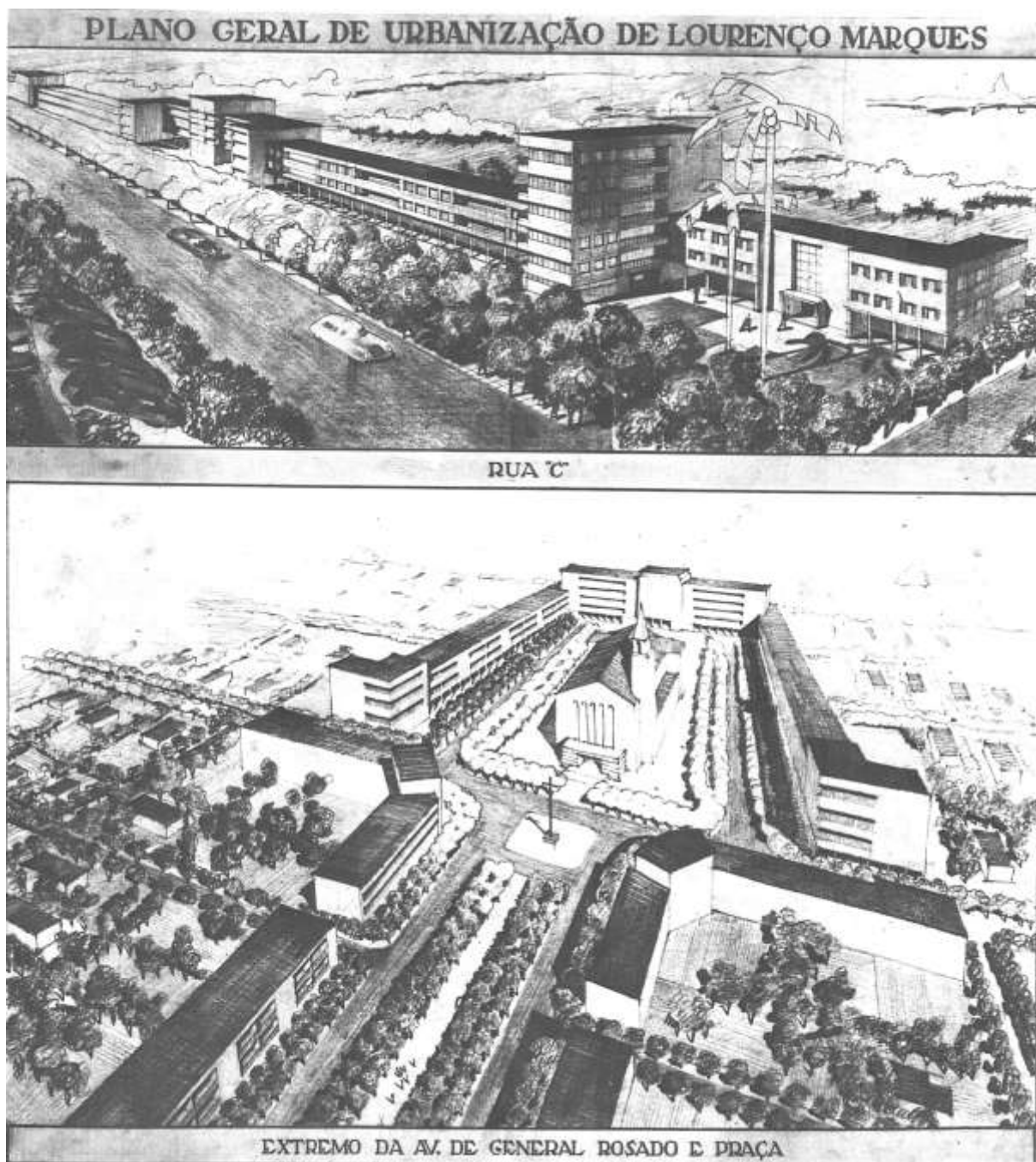


Fig. V.94: Vue sur la Rua C et l'Av. General Rosado, d'après le Plano geral de urbanização de 1955.
Source : Plano geral de urbanização de Lourenço Marques, 1955.

Un autre élément à souligner est le fait que, contrairement à ses prédécesseurs, Aguiar abandonne le découpage orthogonal au profit de tracés radioconcentriques qui permettent de rejoindre les sommets des mailles rectangulaires par des voies principales diagonales, au croisement desquels sont aménagés des giratoires, des passages sous voie ou des échangeurs. En ce qui concerne les passages sous voie ou les échangeurs, J. Aguiar fournit des dessins qui proposent des solutions techniques, inspirées des idées modernistes, souvent peu compatibles avec leur insertion dans les tissus urbains existants.

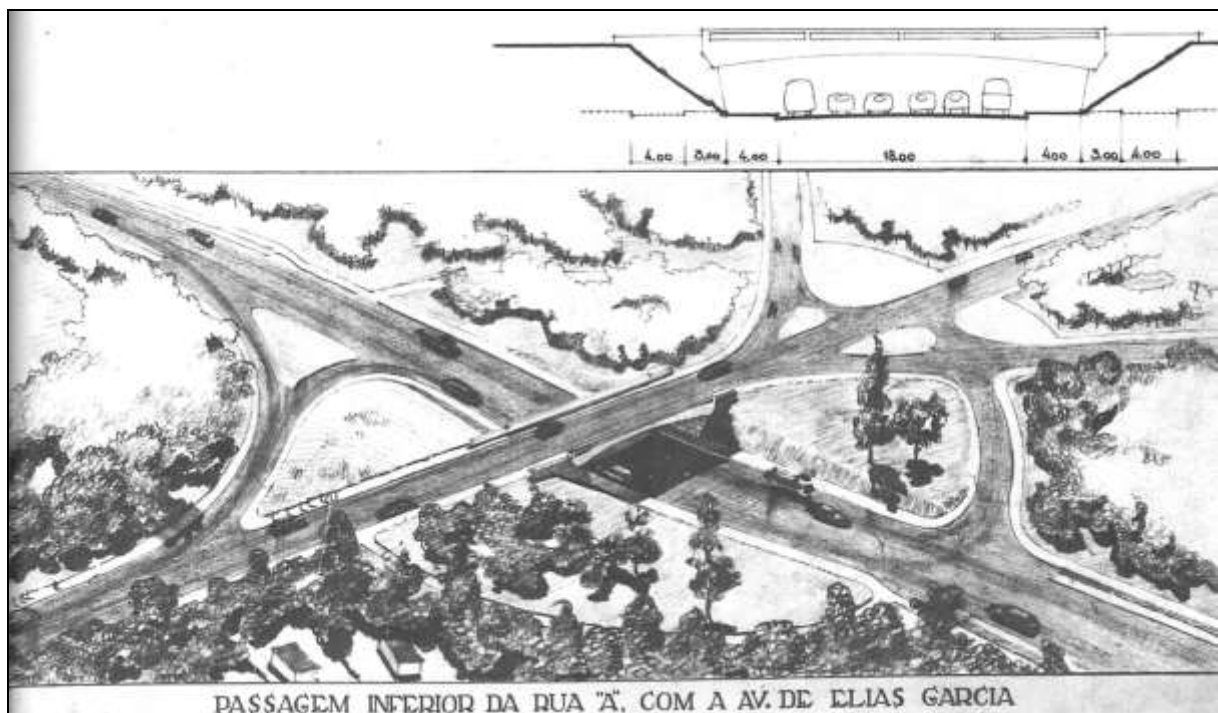


Fig. V.95: Echangeur et passage sous voie du Plano geral de urbanização de 1955.
Source : Plano geral de urbanização de Lourenço Marques, 1955.

c) *Artères secondaires*

Des voies secondaires sont prévues, elles se présentent sous la forme d'un ensemble de venelles ou d'impasses (ou des voies en U) à l'instar du modèle des cités-jardins, et desservent les différentes parcelles.

Emprise total de la voie (en m)	Roulement (en m)	Trottoir (en m)
6,5	5	0,75
7	5	1
9	6	1,5
12	9	1,5
12	6	3
15	9	3
18	11	3,5
18	9	4,5
20	12	4

Fig. V.96: **Profils en travers des voies projetées et des voies existantes à Lourenço Marques.** Les voies qui desservent les zones résidentielles ou économiques ont une emprise de 9 m, les autres de 12 m. Source : Plano geral de urbanização de Lourenço Marques de 1952-1955, p. 95.

Le premier élément qui saute aux yeux est qu'Aguiar ne propose pas véritablement un système hiérarchisé des voies. En effet, il n'établit pas un rapport clair entre l'emprise des voies et le rôle de celles-ci dans le réseau de voirie. Si les voies existantes (datant pour la plupart du plan Araújo/Machado) ont une emprise assez large, il n'en est pas de même pour leurs extensions, qui parfois voient leur emprise réduite. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cet état de choses, notamment les difficultés financières de la municipalité, qui rendent difficile l'indemnisation des propriétaires expropriés. De plus, les constructions préexistantes rendent souvent peu aisée l'implantation de larges avenues.

2.2.2.2- *La requalification des places*

João Aguiar accorde peu d'importance aux places puisqu'il ne leur consacre que deux pages. Il assimile d'ailleurs, sous le vocable de *praça*, les places proprement dites et les ronds-points. Il propose de manière globale une requalification de ces espaces publics en proposant d'inciter les propriétaires privés à réaliser de nouveaux bâtiments à l'alignement, avec des colonnades ou des arcades. Il souhaite ouvrir la place 7 de Março (la place originelle de la ville) sur la mer. Les places Vasco da Gama, 7 de Março et Mac-Mahon sont considérées comme une sorte de scène de théâtre privilégiée pour l'étude de plans d'ensemble, qui visent à mettre en valeur ces espaces : « *Il convient que les bâtiments aient des porches, arcades ou colonnades, selon l'aménagement souhaité. [...] Ces ensembles peuvent varier en volume et en composition architecturale d'un pôle de maisons à l'autre pour mieux répondre aux constructions existantes*

[...]. Les lieux, tels que les angles des constructions, la fin des rues, les élargissements devront être mis en valeur par des constructions plus importants du point de vue esthétique ou économique »¹⁶⁴. Des petites placettes sont envisagées à l'intérieur des nouvelles zones résidentielles. Associées à de petits espaces verts, elles constituent le complément nécessaire des habitations ou des écoles, ou des enceintes scolaires assorties par des petites structures arborisées.

2.2.3- Zonage et unités résidentielles

Préalablement au *Plano geral de urbanização*, les « *Posturas sobre as edificações e construções* », le « *Regulamento geral de salubridade urbana* » (Règlement général de santé urbaine) ainsi que le « *Regulamento de Estética Urbana* » (Règlement d'Esthétique urbaine) de 1943 ont orienté le développement de la ville de Lourenço Marques. Le Règlement d'esthétique urbaine instaure un zonage découpé en sept zones (portuaire, commerciale, industrielle, résidentielle interne, suburbaine, touristique et balnéaire et enfin résidentielle indigène). Les nouveaux développements de la ville imposent une mise à jour de la distribution ainsi que des caractéristiques et signification de chacune des zones, pour répondre aux nouveaux développements et aux nouvelles extensions. C'est dans ce contexte que J. Aguiar préconise dans son *Plano* la refonte du découpage en subdivisant certaines zones en secteurs.

¹⁶⁴ « Convém que os edifícios tenham alpendres, arcadas ou colunatas, conforme o arranjo que se pretende. [...] Estes conjuntos podem variar de volume e de composição arquitectónica de quarteirão, para melhor se atender às construções existentes, o que não quer dizer que se abstraia da composição geral. [...] Os locais de destaque, como gavetos, topos de ruas, alargamentos, etc., deverão ser valorizados com construções mais importantes sob o aspecto estético ou económico. ». *Plano Geral de Urbanização*, 1955, p. 88.



Fig. V.97: **Plan d'occupation du sol.** Source : Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques, 1955.

Catégorie de zone	Caractéristiques	Superficie (en ha)	Type de construction	Implantations			Nombre d'étages
				Rue en mètres	Limite latérale	Fond de parcelle	
Zone Officielle	Destinée aux bâtiments <i>officiels</i> d'intérêt public.	6	Normes définies dans le plan d'ensemble				
Centre Civique	Centre ville, à l'exclusion du Centre Officiel.	105	Continue			12 à 15	5
Zone mixte	Tertiaire avec habitat en étages.	122	Continue ou isolée	7 à 10	4 à 10	15 à 20	3 à 5
Zone commerciale locale	Commerces avec autres usages en étages	23	Continue			18	2
Zone résidentielle	Définition de sous-zones en fonction du type d'habitat attendu.	10	Continue ou isolée selon les sous-zones	4 7 ou 8	3,5 5 ou 7	14 15 ou 20	de 1 à 4
Zone résidentielle indigène	Réservée à l'habitat indigène	574	Continue ou isolé	5	4	14	1
Zone d'intérêt public	Bâtiments publics	503					
Zone industrielle	Industrie.	480	Isolée	10	5	10	
Zone des espaces libres publics	Places existantes ou à créer, parcs de stationnement, cheminements piétons.	554					
Zone des espaces libres	Zones <i>non aedificandi</i> réservées aux voies et équipements publics	139					
Zone portuaire	Port et chemin de fer	?					
Zone ferroviaire	Gare de Mercadorias et halte ferroviaire de Mahotas.	84					
Zone de réserve	Concerne les zones pour lesquelles le plan ne prévoit pas une urbanisation, et sont ainsi réservées pour la protection des intérêts futurs de la ville.	804					
Zone rurale de protection	Entre la limite extérieure de la ville et une ligne parallèle tracée à une distance de cinq km, pour la protection du noyau urbain et son éventuelle extension	?	Isolée				

Fig. V.98: **Caractérisation du zonage et de l'occupation du sol.** Source : Plano geral de urbanização de Lourenço Marques, 1955, pp. 173 – 175.

L'augmentation du nombre des zones permet d'affiner le zonage, mais amène la complexification du système règlementaire. Chacune des zones fait l'objet d'une définition. Sont indiquées la nature d'occupation, la superficie et le type de bâti (pouvant être isolé ou continu). Sont également données les règles d'implantation sur la parcelle. Force est de constater que le souci d'apporter beaucoup plus de détails concerne avant tout les zones mixte résidentielle et résidentielle indigène (pour cette dernière, le nombre d'étage est limité à 1). Pour ce qui est de la zone officielle, il renvoie aux normes définies dans un plan d'ensemble (*plan masse*). Pour toutes les zones restantes, le plan reste implicite.

Ce système de découpage de la ville fondé sur des usages et des fonctions différentes s'explique également par un idéal de rationalité en termes économiques et sociaux. Ce zonage porte une idée de vie urbaine qui se résume à des fonctions qui s'excluent mutuellement dans la ville. De plus, il importe de souligner que le zonage à Lourenço Marques se détache partiellement des principes modernistes qui préconisent une séparation stricte des fonctions. J. Aguiar propose notamment une zone mixte qui correspond grosso modo au centre-ville existant. Le zonage à Lourenço Marques a également joué un rôle d'outil de ségrégation raciale dans les modes d'occupation spatiale de la ville. En différenciant zone résidentielle, industrielle et commerciales, zone indigène et non indigène, ce *plano* s'annonce comme étant l'un des principaux instruments de création des clivages qui structurent la société de Lourenço Marques.

Dans un but de réglementer à la fois les densités urbaines et les infrastructures à prévoir, J. Aguiar préconise les dotations qu'il appelle *indices d'urbanisation* à respecter pour les 30 années à venir. Il reprend de manière grossière l'une des idées contenues dans les plans de la première génération en Italie (établissement de standards d'urbanisation) ou en France (Grille des équipements dans les grands ensembles), idée qui vise à construire une programmation quantitative de l'urbanisation.

Indices d'urbanisation	
Espaces publics / Superficies urbanisées	0,20%
Superficies des espaces publics/habitant	16 m ² /habitant
Densité de population	
Noyau existant	118 habitants (non indigènes)/hectare
Propose à l'horizon 1980	111 habitants/hectare
En excluant la zone basse de la Costa do Sol	124 habitants/hectare
Surface scolaire/élève (à l'horizon 1980)	Propose 30m ² /élève

Fig. V.99: **Taux d'urbanisation.** Source : Plano geral de urbanização de Lourenço Marques, 1955.

Alors que dans les années 1950, Lourenço Marques connaît une croissance démographique, les indices calculés par J. Aguiar traduisent une diminution de la densité de population pour les 30 années à venir (de 118 hab./ha à 111 hab./ha). Cette diminution est due pour l'essentiel à la volonté de maintenir des basses densités dans le secteur touristique de la Costa do Sol. Sans tenir compte de cette zone, la densité de population devrait augmenter légèrement en ce qui concerne le reste de la ville (124 hab./ha). Cela montre une rigidité réglementaire et la persistance d'une volonté de ne pas faire évoluer le niveau d'infrastructure. La tenue d'un tel objectif de limitation de la croissance apparaît difficile alors qu'à la fois le solde naturel et le solde migratoire augmentent à cause du développement du port. Cette vision de J. Aguiar s'explique par une volonté de privilégier le centre officiel et administratif et de le requalifier comme en témoigne son projet d'instauration d'un centre civique.

2.2.3.1- *Le centre civique*

Parmi les différents aspects qui rapprochent le *Plano* du paradigme moderniste, se trouve la proposition de construction d'un *centre civique*. En effet, lors d'une réunion qui a suivi la Charte d'Athènes, le CIAM (Congrès International pour l'Architecture Moderne) a augmenté le nombre de fonctions fondamentales de la ville. A part les quatre fonctions de base, une ville devrait avoir également un *centre public* accueillant des activités administratives et civiques. Le *centre civique* doit exprimer une sensibilité nouvelle esthétique et être un élément symbolique fort d'un espace public tel que le définit la modernité. A Lourenço Marques ce nouveau concept a été pris en considération. La construction d'un *centre civique* est conçue comme une priorité du *Plano* et aussi comme l'élément de base dans la construction du nouvel ordre urbain de la ville. En recherchant un caractère monumental qui soit à l'image de la grandeur de l'Empire, il est proposé de créer, sur les remblais de la Maxaquene, un *centre civique* qui vise de déplacer vers l'Est la centralité existante autour de la place 7 de Março (premier élément générateur au premier noyau) et de mettre en place une nouvelle centralité urbaine localisée en face de l'Estuaire de l'Espírito Santo (Fig. V.100 ci-après). Notre lecture et interprétation de ce projet témoigne de la volonté de J. Aguiar de construire une identité urbaine, de proposer une représentation architecturale et urbaine en adéquation avec la volonté du gouvernement de Lisbonne de construire l'Empire. Le recours à une architecture néo-classique du XIX^{ème} siècle est préconisé, la mise en valeur des espaces publics témoigne d'une volonté de proposer une nouvelle *scène de centralité*. Mais, ce centre civique ne verra jamais le jour à Lourenço Marques, et les infrastructures, équipements, préconisés ne seront jamais réalisés.



Fig. V.100: **Centre Civique de Lourenço Marques.** Source : Plano geral de urbanização de L.M. 1955.

La réalisation du centre civique est pensée comme le moteur des principaux changements sociaux et un diffuseur de civilisation. Dans cette logique, l'espace urbain doit répondre non seulement aux exigences d'hygiène, de fonctionnalité et de rentabilité, mais aussi présenter un caractère symbolique et esthétique adapté au nouvel ordre fondé sur des différentes formes de comportement urbain.

2.2.3.2- *Unités résidentielles*

J. Aguiar préconise une organisation pour la ville de Lourenço Marques en unités résidentielles, et elles se présentent comme des unités de voisinage.

2.2.3.2.1- *Caractéristiques et organisation*

Un autre élément important du *Plano geral de urbanização de Lourenço Marques* est la notion d'*unité de voisinage*. Cette notion apparaît dans les propositions de cités-jardins du début du XX^{ème} siècle ; elle est reprise par les idéaux modernistes. Le principe d'*unité de voisinage* consiste à la création d'unités urbaines qui fonctionnent de façon autonome grâce à l'intégration entre les logements, d'équipements commerciaux, culturels, éducatifs et religieux. Employé largement au niveau des interventions urbaines dans de nombreux plans de villes européennes dans les années 1955-1975, cet élément intervient également dans ce *Plano*. J. Aguiar a recours de

manière indifférenciée au terme d'*unité résidentielle* ou d'*unité de voisinage* pour dénommer les petits agglomérats à l'échelle de quartier de taille plus ou moins importante. Je ne m'arrêterai pas à la définition épistémologique du terme, mais je m'intéresserai à la caractérisation propre des unités résidentielles ou de voisinage par le *Plano geral de urbanização* de Lourenço Marques.

João Aguiar propose une définition de l'unité résidentielle. L'organisation de l'unité résidentielle indigène est fondée sur les éléments suivants.

- La *Population à installer* doit être comprise entre 5 000 et 15 000 habitants, en fonction des besoins de la ville et pour faciliter l'intégration de l'ensemble des spécificités de la population indigène.
- Les *zones résidentielles* comprennent des habitations unifamiliales, mitoyennes ou en bande ainsi que des résidences pour des célibataires et des couples.
- Si la tâche de l'enseignement est attribuée aux missions catholiques, la localisation des *Écoles* tient compte de la proximité des habitations et des chemins d'accès, en dehors d'un volume intense de trafic, les trajets ne devant pas dépasser les 500 m. Sur la base d'un indice de 25 m² par élève, les salles de cours devraient accueillir un maximum de trente-cinq élèves, et des ateliers pour des travaux professionnalisant ainsi que des résidences pour les bonnes sœurs ou missionnaires.
- Le *Centre officiel*, comprend les services de la municipalité, le bureau de poste, le commissariat de police et est localisé de manière à garantir un accès à partir de n'importe quel point de l'unité de voisinage.
- Les *Centres commerciaux* sont projetés comme des petits noyaux accueillant différents types de commerce et éparpillés à l'intérieur de l'*unité*.
- Le *Marché*, est le point de rencontre privilégié de la population. Pittoresque, il doit être localisé en périphérie de l'unité, dans une immense espace arborisé.
- En ce qui concerne les *Sports et les loisirs*, un terrain de jeux doit être aménagé pour abriter le sport *populaire* par excellence qu'est le football. Un lieu central et facile d'accès doit également abriter le cinéma.
- Les *Espaces verts*, sur la base d'une surface de 10m² par personne doivent être distribués de manière continue ou répartis en petites zones dans l'unité. Les écoles et les équipements doivent également être insérés dans ces espaces verts.
- L'*Assistance Médicale* vise l'assistance prénatale et maternelle, étant donné que la ville assurait les autres soins dans les hôpitaux.



Fig. V.101: Unité résidentielle et centre civique de la Costa do Sol, à Lourenço Marques.

Source : Plano Director de L.M. 1952.

Ces *unités de voisinage* annoncent une autonomisation vis-à-vis du reste de la ville, et rendent compte de préoccupations ayant trait à l'unité minimum d'habitation, à la typologie des bâtiments (dont l'habitation en bande qui évite les séparations latérales onéreuses) et à l'emplacement des équipements. Les pâtés de maisons ont des longueurs supérieures à 100 m, et des habitations unifamiliales ou des maisons jumelées sont intercalées entre les édifices en bande. Cette combinaison de typologies différentes est considérée comme la mieux adaptée au caractère indigène du quartier proposé. Une distance de 8 m est à garder entre la construction et l'axe de la voie. Le terrain de l'enclos doit avoir un jardin d'agrément et être arborisé pour que la voie publique puisse bénéficier de l'ombre. A l'arrière de la maison, un potager est prévu. La voirie a 5 m d'emprise et comprend ou non, selon nombre d'habitants de l'unité, des trottoirs et une bande de circulation de véhicules de 2,5 à 3m. En impasse, elle se termine par une aire de retournement. Le système viaire envisagé devait être confortable, économique et hygiénique, selon les besoins des indigènes de l'époque.

La localisation des unités de voisinage traduit une volonté explicite de matérialiser une ségrégation physique et culturelle entre la ville européenne (dite *de ciment*) et celle dite de roseau où habitent les indigènes. Cette politique s'attache à garder la *main d'œuvre* indigène à proximité des axes d'accès à la ville *de ciment*, mais en dehors du périmètre de cette ville. Le mode de vie de l'indigène (coutumes, mœurs, hygiène et propreté) est perçu par les portugais comme n'étant pas adapté à la vie en ville, d'où le refoulement dans des unités isolées et autonomes. La politique dite d'*assimilation* de l'indigène, fondée sur l'instauration de communautés multiraciales, dont l'avènement au Portugal remonte au début du XX^{ème} siècle, est abandonnée et il faut attendre les années 1960 pour qu'elle soit relancée.

La création des *unités de voisinage* à L.M. est perçue par ailleurs comme l'une des solutions à même d'absorber une partie de l'étalement urbain engendré par l'industrialisation et par l'exode rural. La division fonctionnelle de la ville par le biais de la consolidation d'une centralité urbaine d'administrations, de services et de commerces et de l'organisation de nouvelles zones périphériques sur la base des *unités de voisinage* témoigne d'une filiation moderniste et de l'appropriation de ses principes. La recherche de l'esthétique, l'hygiène, ainsi que l'obsession de l'ordre, constituent les piliers centraux de cette nouvelle condition *moderne*. Ainsi apparaît l'appropriation d'une compréhension urbaine où les interventions façonnent les attitudes et le comportement, et la création des conditions pour les nouvelles pratiques sociales qui se substituent aux formes de vie traditionnelle.

2.2.3.2.2- Vers des quartiers satellites ?

Le tracé radioconcentrique des voies et la localisation des unités de voisinages retenus par J. Aguiar, témoignent de la volonté de faire des *quartiers satellites* (fig. V.102 ci-après). Leur disposition et leur localisation ne s'inscrivent pas dans une continuité des urbanisations précédentes dont le tracé est fondé sur une maille orthogonale. En effet, des espaces de rupture de l'urbanisation sont insérés entre les unités de voisinages ainsi qu'entre celles-ci et le noyau urbain. Le seul élément de dialogue entre eux est le réseau viaire.

Ces quartiers doivent avoir une vie propre et être autonomes. Mais la dispersion de ces unités rend chère voire impraticable l'installation des différents équipements et services. Le bilan du plan Aguiar est éloquent à ce propos : absence d'épanouissement des quartiers, quartiers dépourvus d'équipements et de services de base, difficulté à instaurer une dynamique entre les quartiers et entre eux et la ville. La zone, qui pourrait jouer un rôle d'interface entre ville et campagne, se trouve mitée par des noyaux de quartiers hétérogènes.

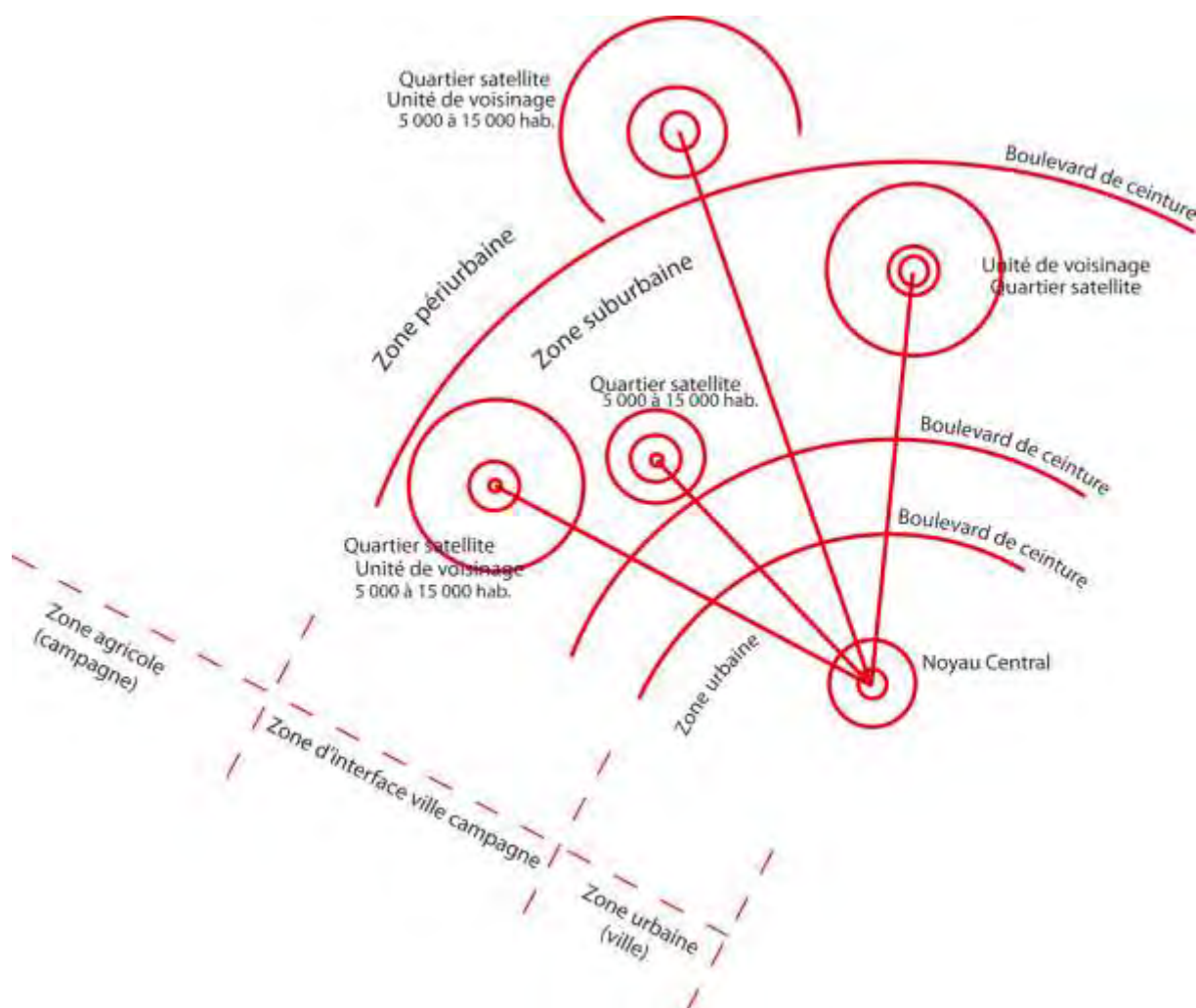


Fig. V.102: **Principe des quartiers satellite à Lourenço Marques.** Source : T. Vales.

2.2.3.2.3- *Lecture morphologique*

Il paraît important d'interroger la structure morphologique proposée pour les nouveaux quartiers d'extension. Cette morphologie, que m'apprend-t-elle ? A quelle logique obéit-elle ? Quels éléments ont conduit à privilégier le choix de ce dessin ? Quelles éventuelles contraintes ont été intégrées ? Et pour ce faire, je me propose d'étudier et d'analyser plus en détail les formes urbaines de ces quartiers, définies par le rapport entre le réseau de voirie préconisé et les îlots proposés, mais aussi le raccord avec le maillage du reste de la ville. Dans cette analyse je prends en compte :

- le parcours de l'auteur du plan (João Aguiar) ;
- le souci d'établir une soudure ou transition tout en douceur entre deux tissus différents ;

- la logique endogène partiellement contraignante, qui s'explique par la préexistence de quelques occupations spontanées (habitations clairsemées) à l'intérieur de cette frange périphérique de la ville.



Fig. V.103: Les quatre échantillons de tissu urbain, extraits pour agrémenter l'analyse morphologique.

2.2.3.2.4- La référence à la cité-jardin

La frange de soudure ou de transition entre le centre-ville et les nouvelles extensions proposées est limitée par deux rocade nord parallèles, et constitue la première frange périphérique de la ville. La composition des îlots représentés dans la fig. V.104, forme un dessin de transition intermédiaire entre une maille orthogonale du centre-ville et les îlots de la deuxième frange périphérique. Pour ce faire, le choix du dessin privilégie le modèle de tracé des voies et d'implantation des cités-jardins ou de banlieues-jardins, comme par exemple la ville de New Leven dans le Fifehire en Angleterre (fig. V.108).

La lecture du plan de la frange périphérique de soudure (zone 2) avec les quartiers Nord suggère l'hypothèse d'un plan fondé sur un dessin de voirie à l'intérieur duquel sont inscrites des parcelles de format rectangulaire pour la plupart, et notre interprétation rend compte d'un réseau viaire hiérarchisé, et de la structure particulière des îlots. L'effort pour éviter une monotonie est évident, et le dessin composé par un tracé irrégulier vient compléter le décor et la beauté de cet aménagement. Il n'y a pas de parcours-mères¹⁶⁵, mais plutôt des parcours d'implantation du bâti¹⁶⁶, le long desquels sont insérées les parcelles. Il n'est pas prévu un *remplissage* ultérieur, la présence des *poches* à l'intérieur de l'ensemble des parcelles, permet d'aménager des squares, des plantations, des plaines de jeux et des jardinets. Si l'on constate également dans quelques cas que l'arrangement aboutit à des parcelles convergentes¹⁶⁷, les parcelles se présentent pour la plupart en position rigoureusement perpendiculaire à la rue sur laquelle elles donnent. Chacune des parcelles a une proportion moyenne ce qui exclut la présence de parcelles étirées en façade le long de la rue. La plupart de parcelles sont accessibles par des venelles qui débouchent sur les façades principales. Dans l'ensemble, ce plan propose un lotissement régulier pour parvenir à créer des parcelles d'une appropriation convenable. Un souci d'une certaine régularité et de rationalisation, sous-tend l'organisation de ces parcelles et la presque absence d'angles aigus (ou des contours triangulaires) permettra un aménagement plus commodes des habitations. Les groupes des parcelles sont desservis par des rues curvilignes ou droites carrossables de desserte. Le traitement de la voirie est adapté au caractère *privatif* de cette zone : aucune voie de passage, uniquement des voies de desserte. L'équipe d'Aguiar préconise en effet des rues résidentielles qui sont conçues comme des voies d'accès et une zone de contact pour les habitants riverains. Sont également prévues des rues en cul-de-sac, en dérivation par rapport à une voie de circulation principale.

¹⁶⁵ Selon G. CANIGGIA et G. L. MAFFEI, le parcours mère est un parcours préexistant, pouvant avoir un rôle de lien entre deux pôles.

¹⁶⁶ Un parcours d'implantation du bâti est, selon G. CANIGGIA et G. L. MAFFEI, un parcours qui naît en prévision de l'utilisation de ses rives pour bâtir. Un parcours de nature différente parce qu'il n'est pas conditionné par la présence de deux polarités mais plutôt par l'exigence de rejoindre chaque maison par un tel passage.

¹⁶⁷ Selon R. UNWIN une situation de *parcelles convergentes* se trouve dans les terrains bordant une voie courbe, et les divisions parcellaires reynnantes diminuent de façon considérable la largeur des jardins vers la partie intérieure. UNWIN R., *L'étude pratique des Plans de villes*. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension, Paris, l'Équerre, 1981, p. 314.

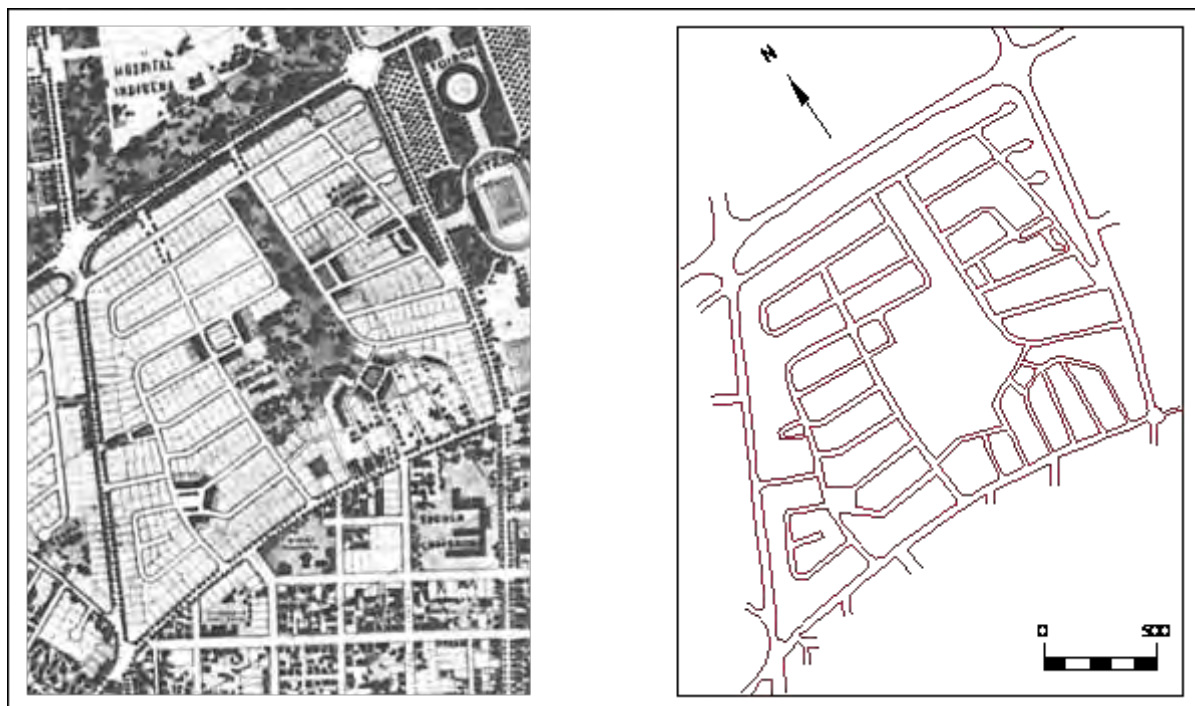


Fig. V.104: **Tracé des voies et des venelles de l'aire de la frange périphérique de soudure avec les quartiers d'extension nord.** Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

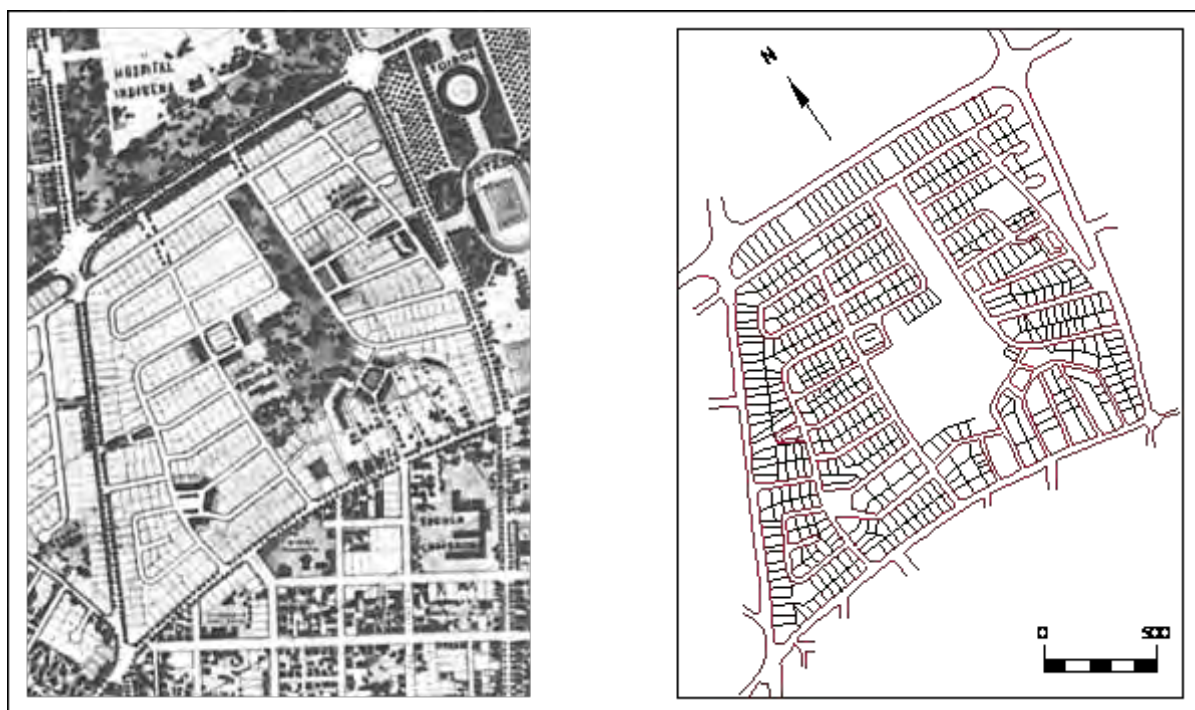


Fig. V.105: **Aménagement des parcelles encadrées par les voies secondaires.** Source : Interprétation de l'auteur.

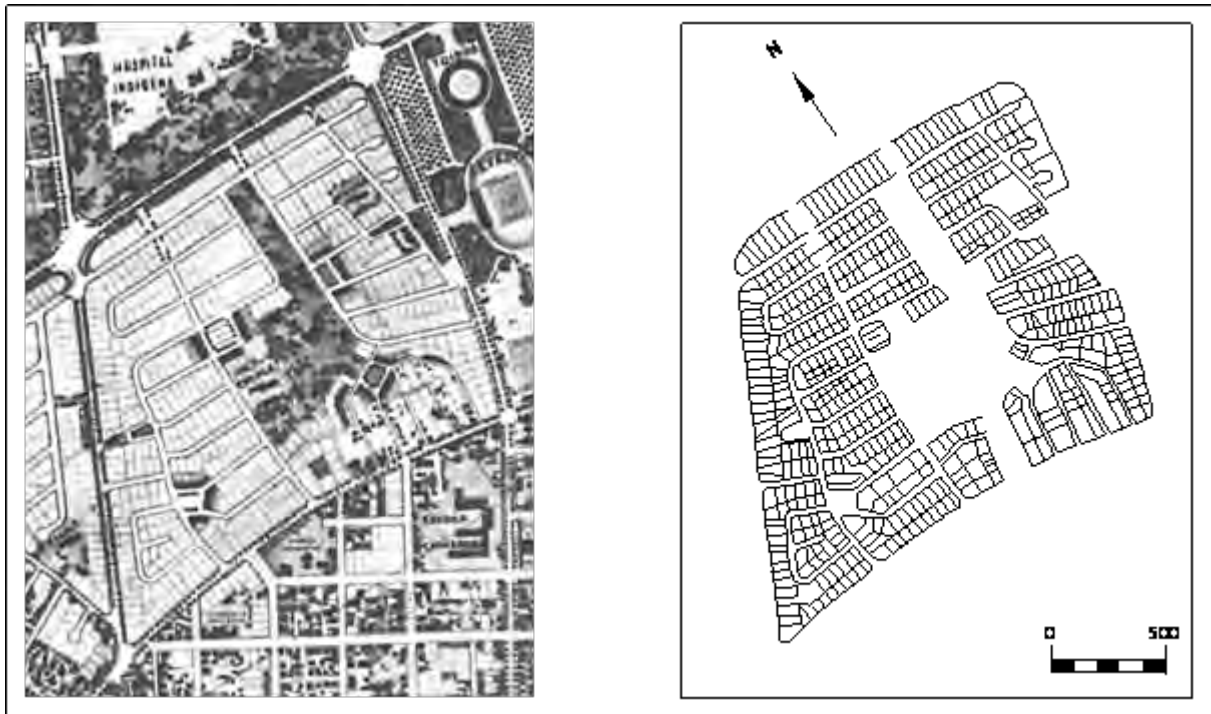


Fig. V.106: **Le lotissement des parcelles.** Source : Interprétation de l'auteur.

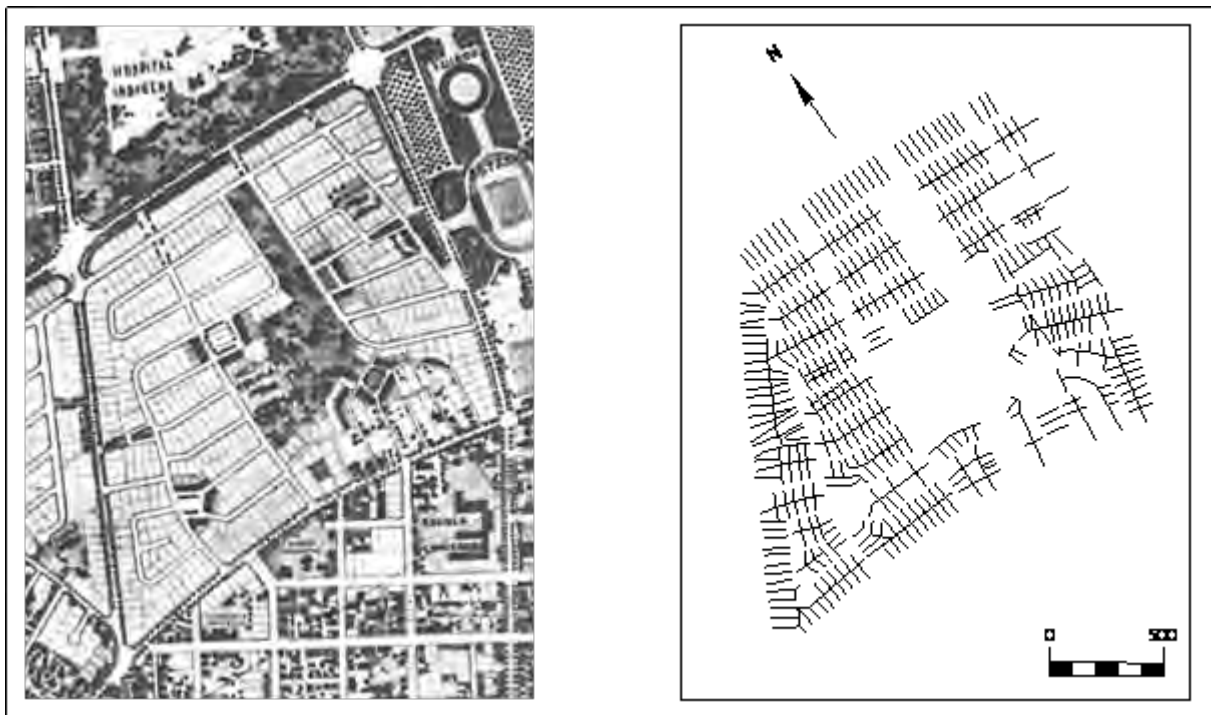


Fig. V.107: **Aménagement des parcelles (sans le tracé du contour des îlots).** Source : Interprétation de l'auteur.

La composition morphologique de l'extension de Lourenço Marques que je viens de présenter conduit à établir un parallèle avec les quelques fragments de banlieue-jardin tels que ceux de New Leven dans le Fifeshire (Figs. V.108 à V.112) et de Brentham (Fig. V.113 à V.117). On retrouve dans ces deux cas un tracé pour l'essentiel irrégulier des voies et un agencement des

parcelles, qui conduit à la présence des *poches* à l'intérieur des groupes des parcelles. Les parcelles présentent presque toutes un format rectangulaire et rigoureusement perpendiculaire à la voie sur laquelle elles donnent. Il y a une régularité dans l'agencement des parcelles, mais il n'en est pas de même lorsqu'on passe d'un îlot à l'autre, où les parcelles tendent à avoir une taille plus grande, principalement en périphérie. Au niveau du processus de formation du tissu urbain, le bâti (New Leven à Fifeshire Figs. V.108 à V.112) est créé sur parcours-mère, et l'on observe également un bâti sur parcours d'implantation du bâti, et un bâti sur parcours de raccordement entre parcours d'implantation avec formation successive de la suite de parcours d'implantation.

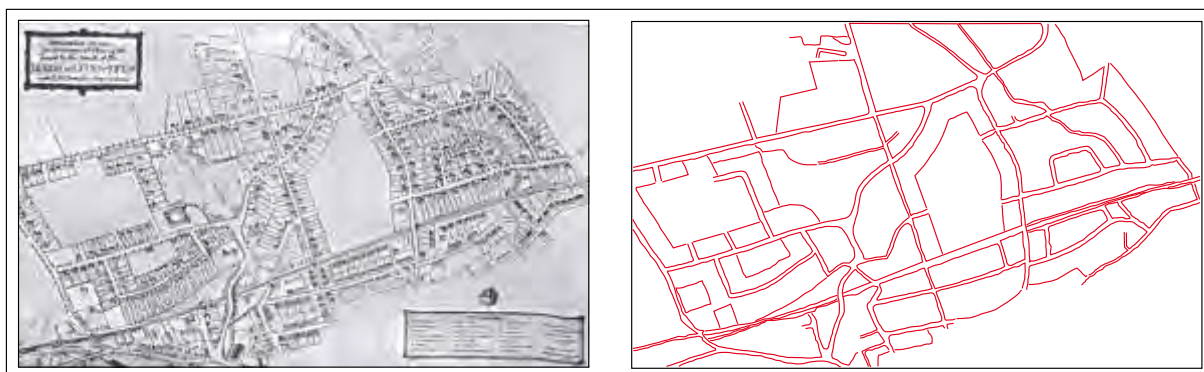


Fig. V.108: **New Leven. Tracé des voies et des venelles. Conception pour une banlieue-jardin d'une petite ville du Fifeshire.** Source : (à gauche) Patrick GEDDES, *L'évolution des villes*, Paris, Editions Temenos, 1994, p. 362. (à droite) Interprétation de l'auteur.



Fig. V.109: **New Leven. Agencement des parcelles dans la banlieue-jardin d'une petite ville du Fifeshire.** Source : (à gauche) Patrick GEDDES, *op. cit.*, p. 362. (à droite) Interprétation de l'auteur.

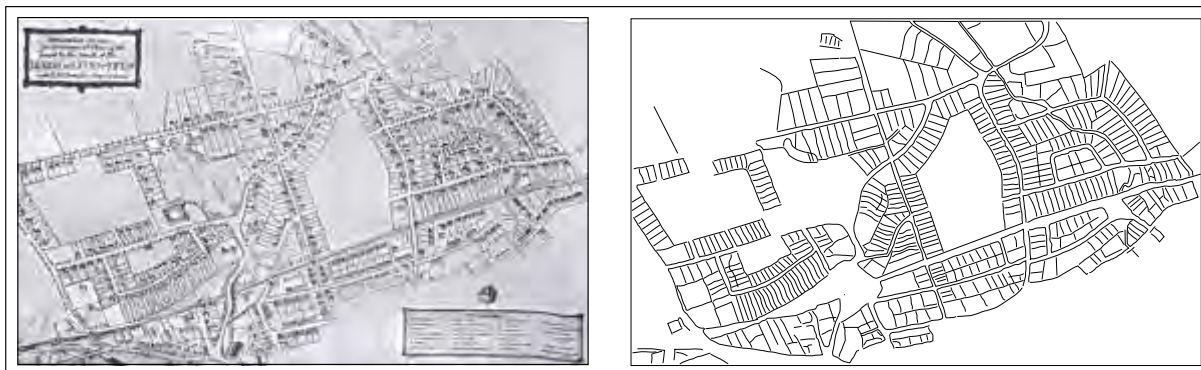


Fig. V.110: New Leven. Agencement des parcelles (sans le tracé des voies) dans la banlieue-jardin d'une petite ville du Fifeshire. Source : (à gauche) Patrick GEDDES, *op. cité*, p. 362. (à droite) Interprétation de l'auteur.



Fig. V.111: New Leven. Agencement des parcelles (sans le contour des parcelles) dans la banlieue-jardin d'une petite ville du Fifeshire. Source : (à gauche) Patrick GEDDES, *op. cité*, p. 362. (à droite) Interprétation de l'auteur.



Fig. V.112: New Leven. Bâti dans la banlieue-jardin d'une petite ville du Fifeshire. Source : (à gauche) Patrick GEDDES, *op. cité*, p. 362. (à droite) Interprétation de l'auteur.

A Brentham (Figs. V.113 à V.117), les principes d'organisation sont très voisins, bien qu'à un degré d'élaboration de dessin beaucoup plus élaboré. Le tracé des voies est irrégulier et présente une composition qui apporte un décor remarquable. L'agencement des parcelles change d'un îlot à l'autre mais aussi à l'intérieur de l'îlot, avec la présence des lotissements de parcelles convergentes ou d'un arrangement de lotissements convergents. Le bâti est accolé ou mitoyen ou

encore en bande le long des voies, et bâti sur parcours d'implantation du bâti mais aussi bâti sur parcours de raccordement.

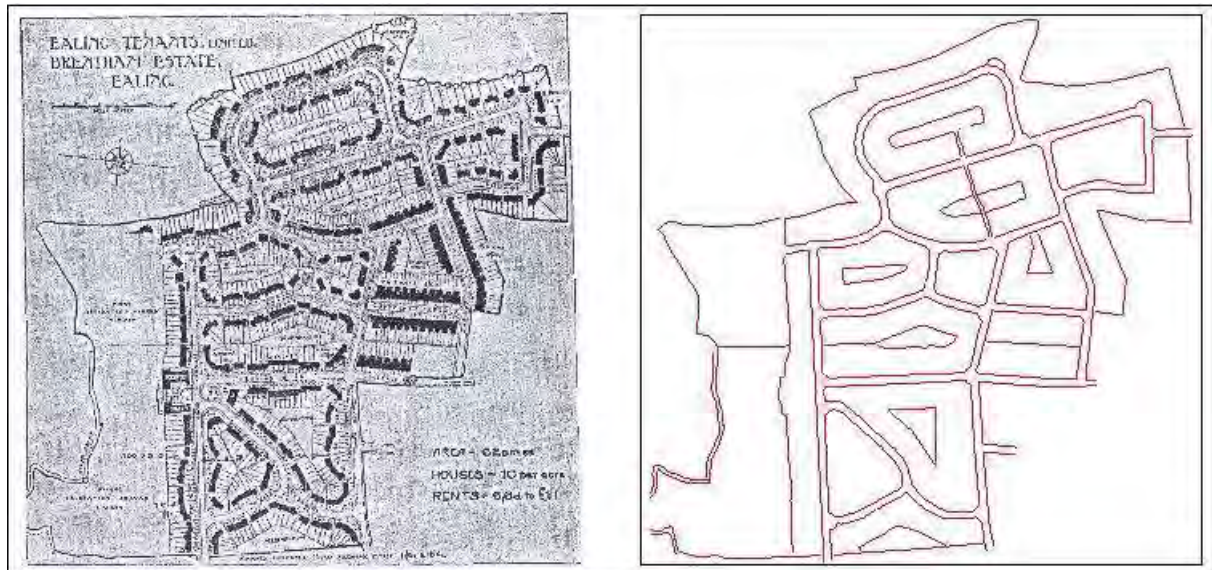


Fig. V.113: **Tracé des voies (et contour des îlots) du lotissement Brentham, Ealing.** Source : (à gauche) Patrick GEDDES, *L'évolution des villes*, Paris, Editions Temenos, 1994, p. 355. (à droite) Interprétation de l'auteur.

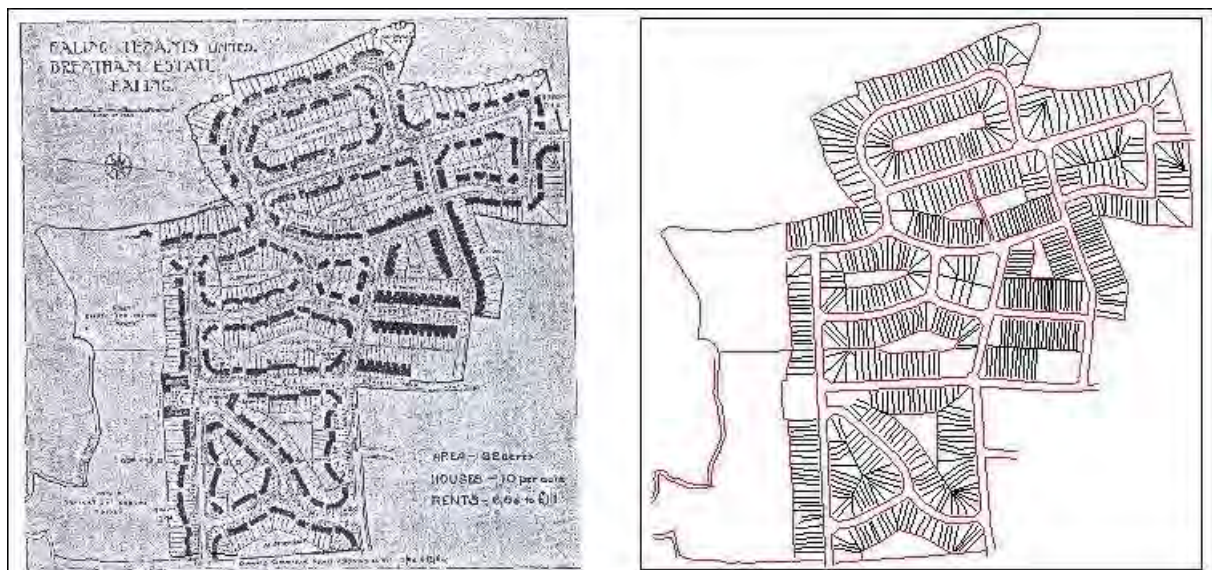


Fig. V.114: **Agencement des parcelles (avec les contours d'îlots) de Brentham, Ealing.** Source : (à gauche) Patrick GEDDES, *L'évolution des villes*, Paris, Editions Temenos, 1994, p. 355. (à droite) Interprétation de l'auteur.

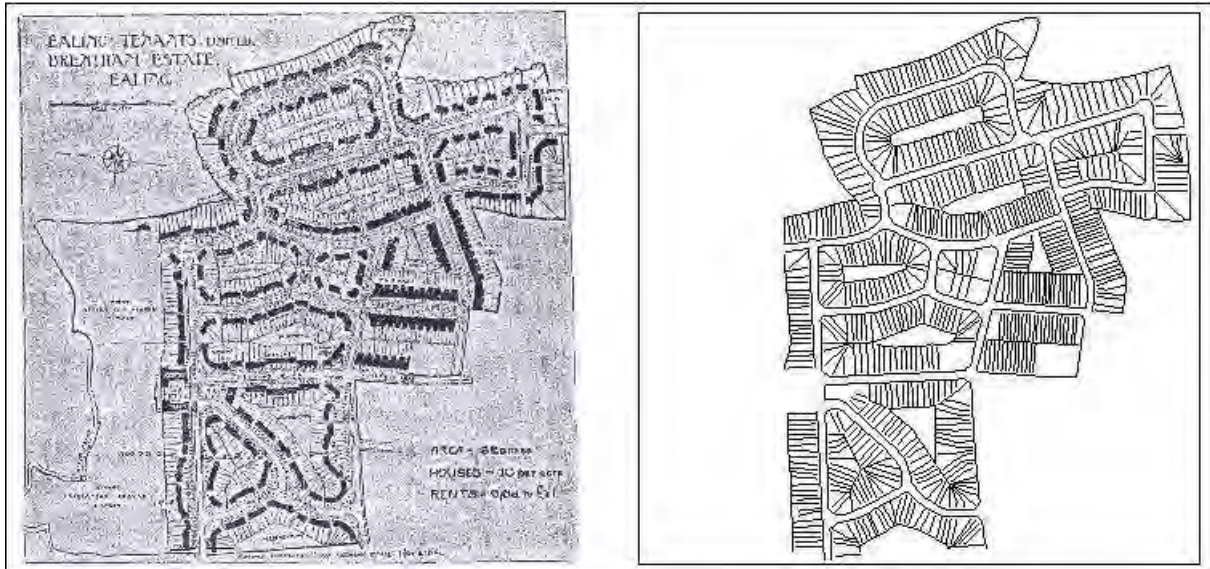


Fig. V.115: L'agencement des parcelles (avec les contours des parcelles) de Brentham. Ealing. Source : (à gauche) Patrick GEDDES, *L'évolution des villes*, Paris, Editions Temenos, 1994, p. 355. (à droite) Interprétation de l'auteur.

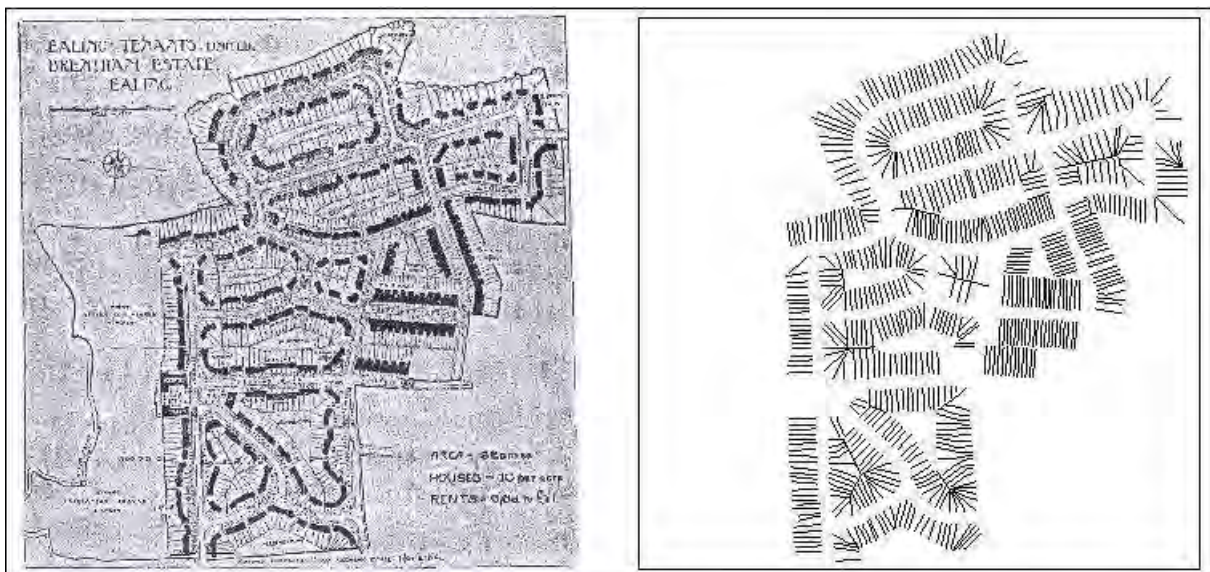


Fig. V.116: L'agencement des parcelles (sans les contours) de Brentham. Ealing. Source : (à gauche) Patrick GEDDES, *L'évolution des villes*, Paris, Editions Temenos, 1994, p. 355. (à droite) Interprétation de l'auteur.

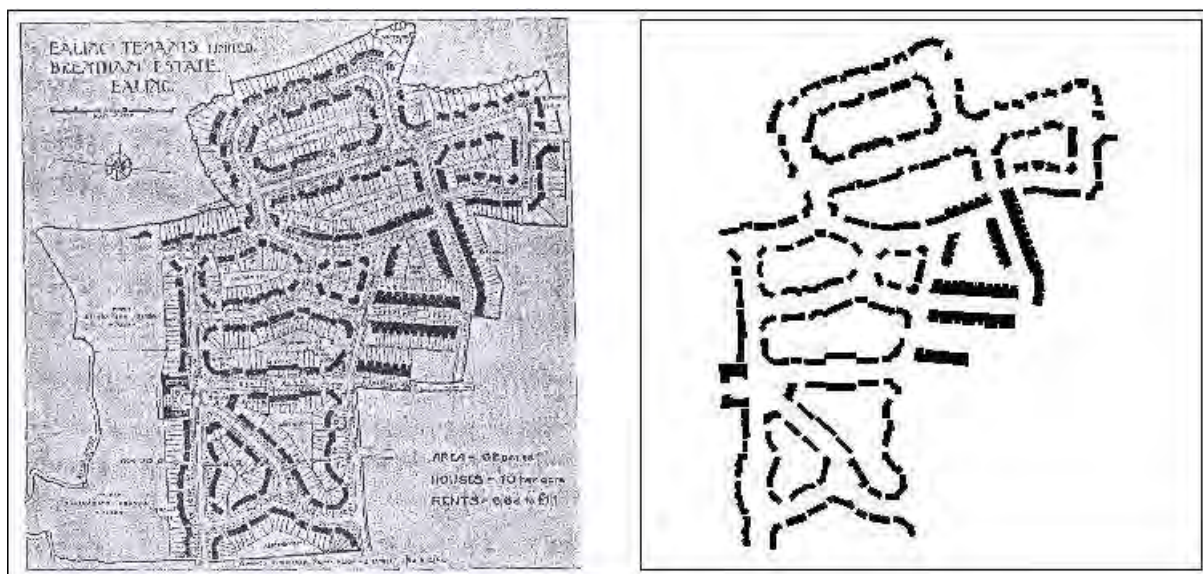


Fig. V.117: **Le bâti de Brentham, Ealing.** Source : (à gauche) Patrick GEDDES, *L'évolution des villes*, Paris, Editions Temenos, 1994, p. 355. (à droite) Interprétation de l'auteur.

2.2.3.2.5- Un « laboratoire obligé d'acculturation »

A l'aube de la décennie de 1950, Lourenço Marques commence à subir les effets de l'apartheid urbain par le biais d'un modèle diffusé depuis la République d'Afrique du Sud¹⁶⁸. Le plan d'urbanisme de Lourenço Marques suit une configuration qui se rapproche de celle instaurée en Afrique du Sud : les *réserves* autour de la ville, correspondent aux *unités résidentielles indigènes* (Zone 1) implantées elles-aussi à l'extérieur de la ville. C'est dans ce contexte que voit le jour, au cours de la décennie de 1960, un quartier pilote indigène, qui n'est pas achevé à cause de difficultés financières.

A travers cette analyse du quartier indigène de Munhuana, je cherche à comprendre et à retracer le processus de production de l'espace et des formes urbaines, et pour se faire j'interroge la *pratique de l'espace*, ainsi que les processus de codification de cet espace par l'équipe de J. Aguiar. Peut-on parler d'un « laboratoire obligé d'acculturation » indigène à la ville sans renvoyer au processus de production ? La pérennité des formes urbaines de ce que j'appelle « laboratoire obligé d'acculturation indigène » traduit-elle la pérennité d'un projet socio-économique ou signifie-t-elle que la continuité formelle ne va pas de pair avec une continuité projectuelle ? Ainsi je me rends compte qu'il s'opère une rupture de la ville, car il s'avère désormais qu'une ségrégation socio-raciale s'inscrit horizontalement dans l'espace urbain. Je retiendrai également que l'équipe de J. Aguiar opère depuis l'échelle du quartier jusqu'à l'échelle de l'îlot, de la

¹⁶⁸ Ce transfert a lieu lors d'une mission à Johannesburg des ingénieurs portugais, où ils se sont attachés à appréhender des normes techniques telles que les matériaux, la composition des maisons..., les normes administratives liées à l'organisation des services, l'assistance sociale, la gestion du quartier..., ainsi que les questions politiques inhérentes à la tolérance ou la fermeté, le respect, l'ordre et l'évolution. Junta dos Bairros e Casas Populares – *Relatório de Síntese, 1960-63*, miméo, 32 p.

parcelle, de l'implantation du bâti, mais encore à l'architecture d'un bâti, que j'appelle « maison rationaliste indigène », mis sur pied, dans le cadre de la mise en route par l'Etat d'une politique de logement indigène. L'objectif de l'équipe de J. Aguiar, je m'en rendrai également compte, a été de trouver un nouveau langage urbain et architectural, à même d'exprimer une structure sociale (in)égalitaire.

Pour ces quartiers des zones périphériques d'extension (construits à l'initiative de l'Etat) le *Plano* préconise, au Nord de la ville, une unité de voisinage constituée par le quartier indigène (Zone 1) dont la conception est fondée sur l'idée d'un « quartier-jardin horizontale », un modèle qui s'approche de ceux des puissances européennes, telles que la France et la Grande-Bretagne en particulier. Une assise foncière a été dégagée pour implanter ce « quartier-jardin ». Il est séparé de la ville existante par le boulevard nord au nom de différences supposées des mœurs entre européens et indigènes, au détriment de ces derniers. La volonté est évidente de créer un espace de contrôle et d'isolement de la population ouvrière indigène. C'est un quartier pauvre, qui se présente comme une structure autonome par rapport à la ville, avec quelques édifices officiels et équipements de base de proximité (terrain de jeux, poste administratif, maternité, poste de santé...), ce qui lui assigne une *microcentralité* à faible valeur identitaire.

Un ensemble d'îlots entoure la zone centrale (le cœur de la composition est la place centrale rectangulaire de 140 m x 105 m attachée à un hémicycle de 105 m de diamètre) et compose ainsi une toile d'araignée (des voies rayonnantes de 12 m d'emprise). Les îlots sont pour la plupart de format carré ou rectangulaire, mais leurs dimensions varient (32 m x 38 m ; 32 m x 58 m ; 32 m x 75 m et 32 m x 95 m). Ailleurs dans ce même quartier une grille simple est également présente. Le tracé des voies suit une logique de rationalité de l'espace, de décor et de rapprochement de vie communautaire où le voisinage est un élément important¹⁶⁹.

En m'interrogeant sur la rationalité de ces îlots dans cet ordre urbain, je m'en rendrai compte d'abord, de la convergence de deux facteurs, tels que le besoin ou l'occasion de mettre sur pied rapidement un important nombre de bâtiments pour les indigènes, et leur prise en charge par l'Etat. Ensuite mon regard sur la rationalité s'oriente vers l'architecture des maisons. Née d'une volonté d'apporter à chacune des familles indigènes ouvrières un logement individuel, la cellule d'habitation se résume à sa plus simple expression. Elle est carrée ou rectangulaire, en rez-de-chaussée, sa façade principale percée d'une porte et de fenêtres s'oriente vers un petit jardin, qui donne sur la rue.

¹⁶⁹ Lors de l'élaboration de ce plan existent déjà plus de 300 habitations t1, t2 ou t3, ayant également une cuisine, un wc turque avec chasse d'eau, douche, fosse septique, adduction d'eau, électricité. Ces maisons ont été construites en brique pour les murs et la couverture en dalle de béton armé. *Plano Geral de Urbanização de L.M., Vol. 2 – Memória descritiva e justificativa*, p. 111.

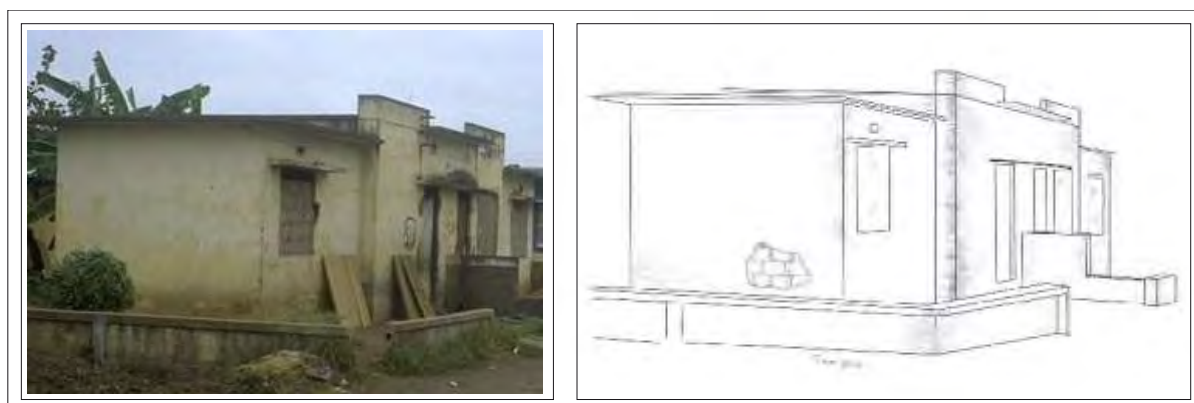


Fig. V.118: **Quartier Indigène à Lourenço Marques : Modèle de maison construit pour abriter les indigènes.** Source : Interprétation de l'auteur.

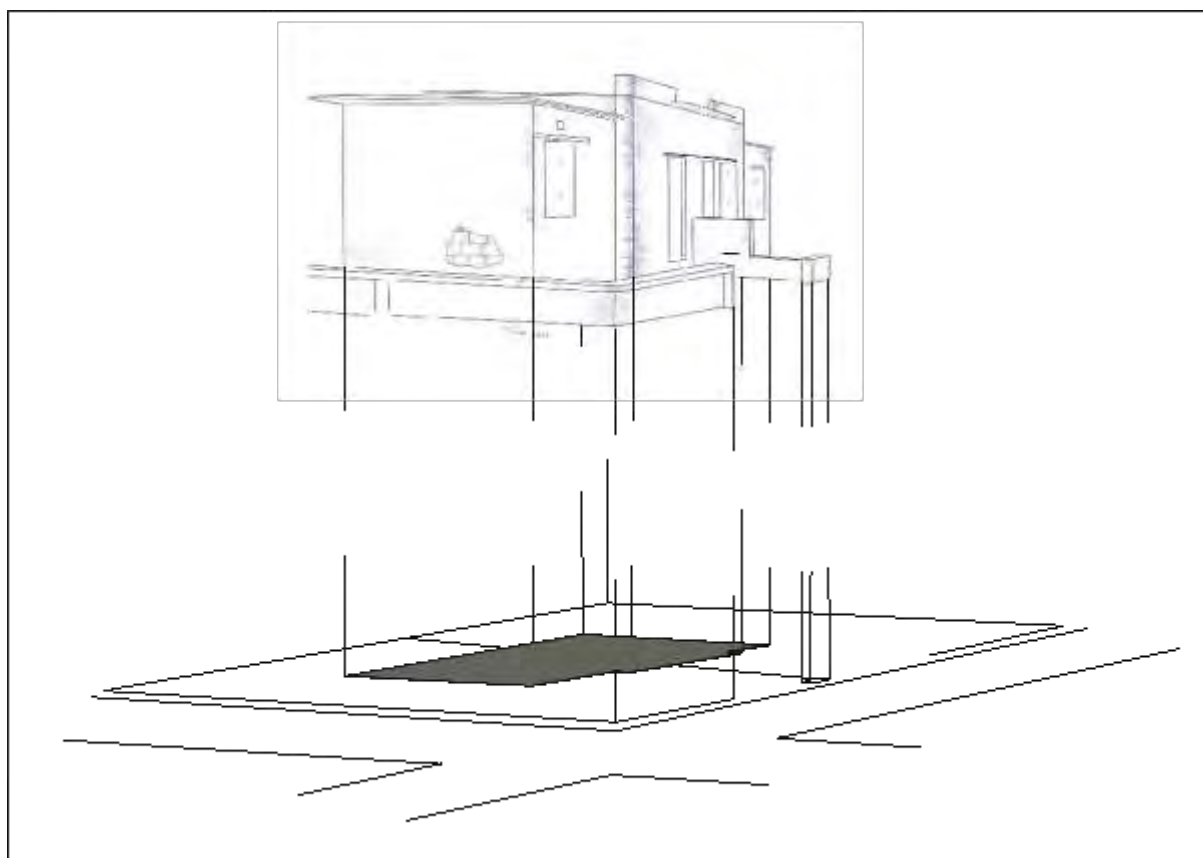


Fig. V.119: **Inscription au sol de la maison indigène jumelée**
Source : Interprétation de l'auteur.

Le principe de petits jardins privatifs est également instauré. L'agencement des parcelles est aménagé de façon à trouver une régularité presque constante de la forme de parcelles, qui se positionnent presque toutes en position perpendiculaire à la rue sur laquelle elles donnent. Les limites des parcelles sont marquées par des petits murs d'enceinte. Les maisons sont destinées aux ouvriers indigènes scolarisés et sont isolées, accolées ou mitoyennes ou encore en bande, et sont

installées le long des rues. Sur la place centrale sont installés les édifices publics selon un système particulier d'îlots-équipements qui se réduisent à une seule parcelle, abritant un seul bâtiment homogène continu.

L'analyse de la morphologie urbaine de ce quartier indigène me conduit par ailleurs à deux niveaux de réflexion, le premier concerne l'organisation de voies et la répartition des équipements. Le centre de gravité du quartier est marqué par une place en hémicycle, adjacent à un axe routier de raccordement de la ville et la périphérie. Autour de cette place sont installés des services administratifs, services publics... Un deuxième niveau de réflexion porte sur la qualité des espaces urbains. En effet, une innovation typologique est introduite : l'îlot n'est désormais plus conçu comme unité *interchangeable* qui découle d'un découpage issu de l'association des parcelles affectées de façon uniforme à de logements, mais il devient une organisation plus complexe d'un espace urbain assurant au niveau de la morphologie la continuité du tissu, permettant l'insertion des fonctions différentes telles que commerces et équipements de proximité..., et la création d'une diversité d'espaces.

Le *Plano* préconise, pour ce qui est de l'organisation des unités de voisinage indigènes, une localisation de ces noyaux en périphérie de la ville, isolés et ayant des accès directs à la ville. L'équipe de J. Aguiar s'emploie à réfléchir aux conditions de l'aménagement rationnel de la banlieue de L.M. en vue d'édifier ce nouveau quartier dont la population devra être limitée à 15 000 habitants pour des raisons d'ordre urbanistique, économique et administratif, précise-t-il. Il est prévu 100 habitants par hectare. Ce quartier, qui vise l'amélioration des conditions de vie et du statut social de couches ouvrières indigènes, est conçu pour devenir un laboratoire de gestation d'une classe sociale d'assimilés indigènes.

Ces unités résidentielles ou de voisinage auront une vie propre et seront dotées du nécessaire pour qu'elles deviennent autosuffisantes. En effet, il a été prévu au sein de chaque unité une zone officielle avec poste administratif, poste de police, poste de santé, écoles, crèches, clubs et terrains de jeux, noyaux commerciaux pour les cafés, cinéma, différentes branches d'activités. Les zones résidentielles comprennent des maisons isolées ou groupées, pour une couche d'assimilés à revenu modéré, qui travaillent en ville, tels que le personnel d'administration, du privé et les domestiques. Le plan préconise également l'adduction d'eau, les égouts, l'électricité, le goudronnage de la chaussée, l'arborisation et le ramassage des ordures.

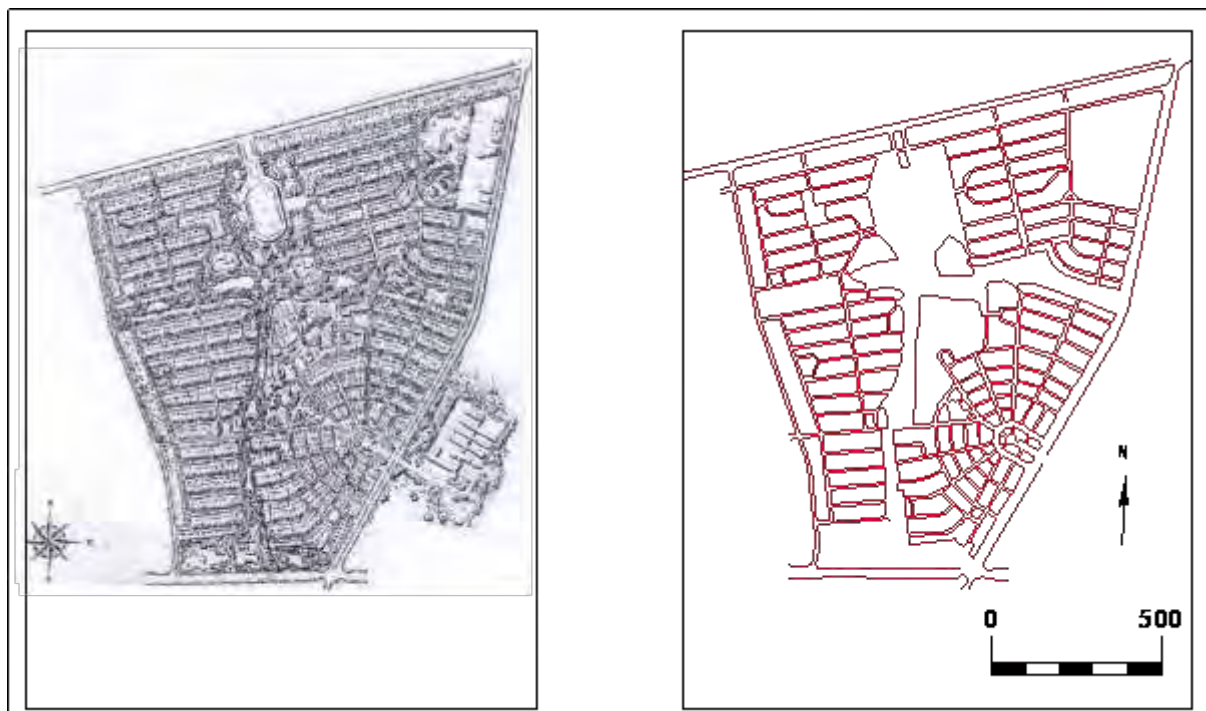


Fig. V.120: Aménagement des îlots dans le *Quartier Indigène* de la Munhuana. Source : Interprétation de l'auteur.



Fig. V.121: Aménagement des parcelles à l'intérieur des îlots dans le *Quartier Indigène*
Source : Interprétation de l'auteur.

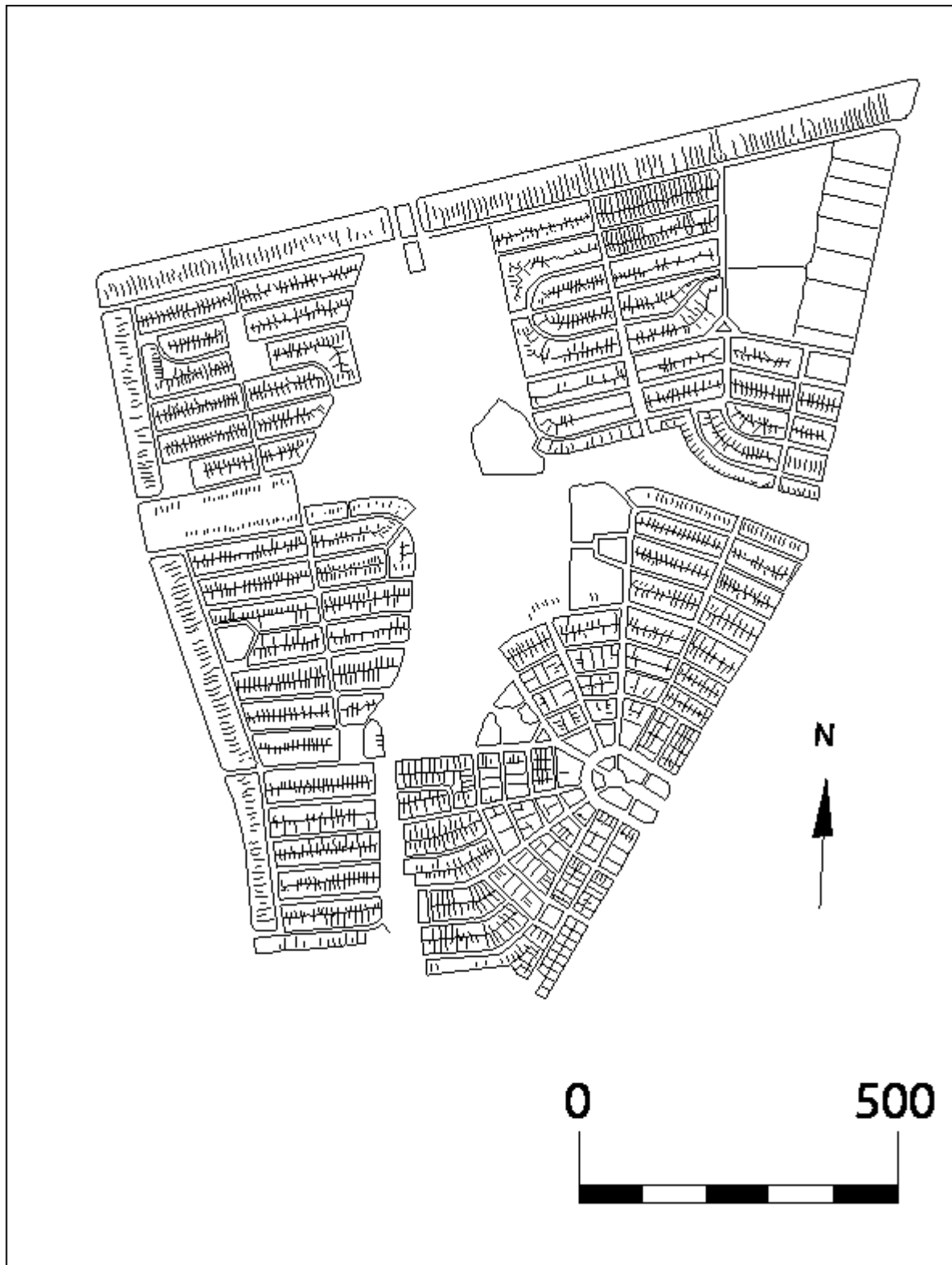


Fig. V.122: Aménagement du contour des parcelles à l'intérieur des îlots dans le *Quartier Indigène*, dans la zone d'extension nord. Source : Interprétation de l'auteur.

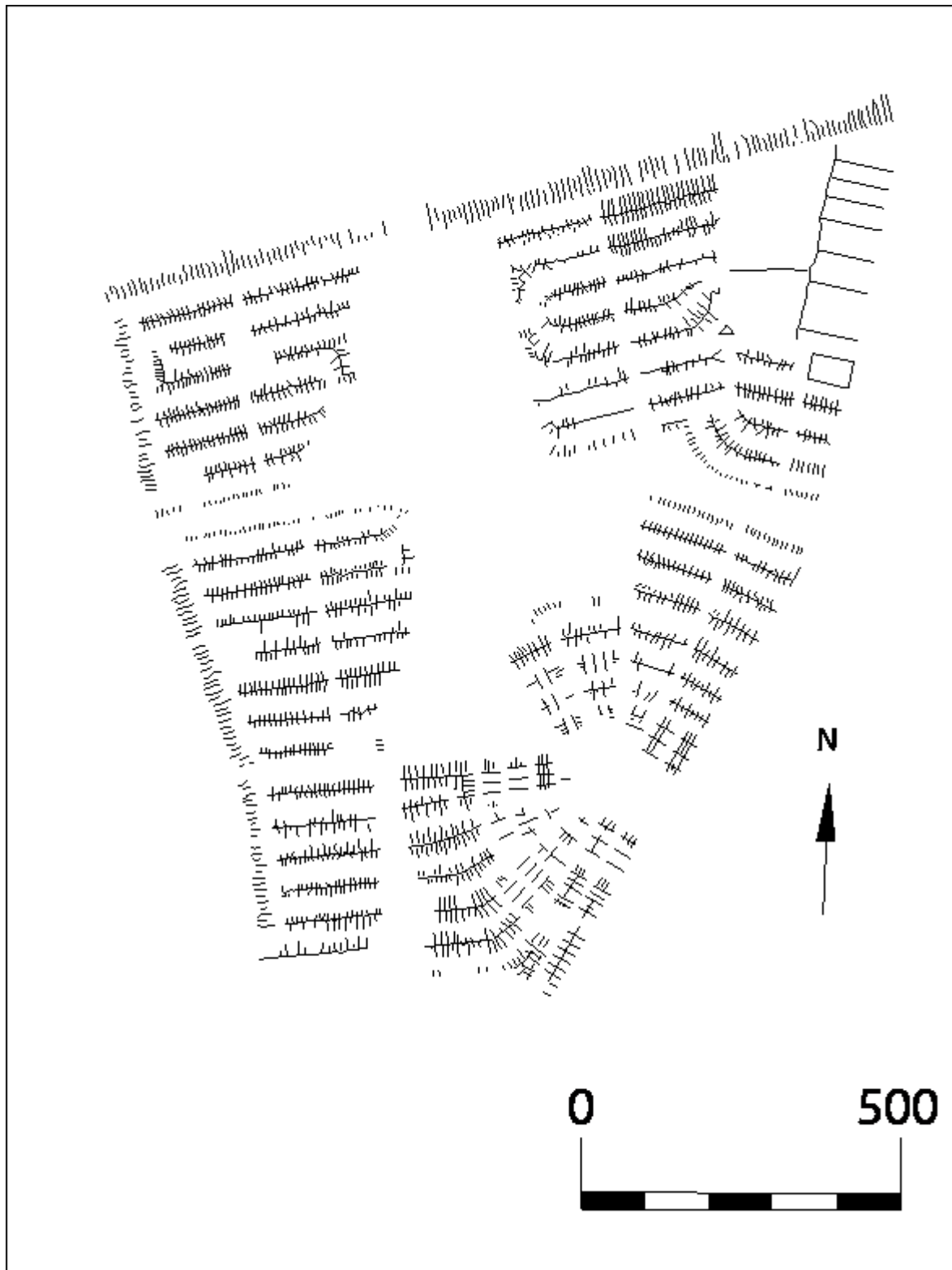


Fig. V.123: Agencement des parcelles à l'intérieur des îlots dans le *Quartier Indigène*, dans la zone d'extension nord. Source : Interprétation de l'auteur.



Fig. V.124: Aménagement du bâti autour de la place centrale du quartier indigène de la Munhuana à Lourenço Marques. Source : A. W. Bayly and Co. ACTD (Arquivo Científico Tropical, Digital repository). IICT.



Fig. V.125: Vue aérienne sur le quartier indigène de Munhuana à Lourenço Marques. Source : Sans référence.

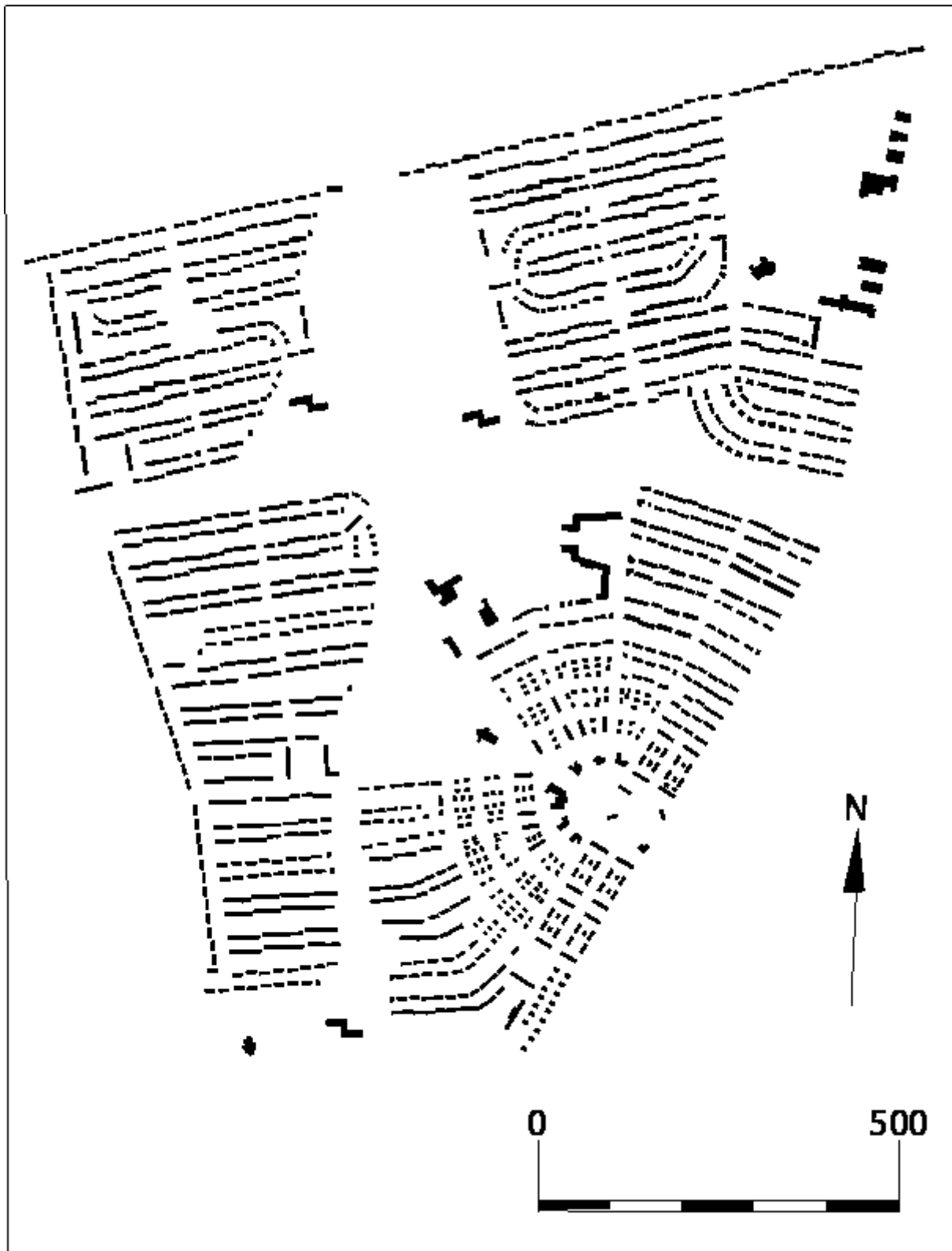


Fig. V.126: Aménagement du bâti dans le *Quartier Indigène*, dans la zone d'extension nord.
Source : Interprétation de l'auteur.

2.2.3.2.6- *Les extensions pour une population aisée*

A l'Est de la zone d'extension se trouve un autre quartier mais celui-ci est destiné à une population plutôt aisée (Zone 4). Globalement, cette partie de l'extension à l'Est se présente comme un tout autonome qui dialogue avec la ville existante par le biais d'une frange de soudure ou de transition (Zone 3), mais également par un dessin des îlots (quadrilatères) qui s'approche de celui de la ville existante, donc une grille simple où le choix d'un format rectangulaire est plutôt privilégié. L'autonomie de ce nouveau quartier d'extension est affirmée par la présence d'un pôle d'équipements administratifs qui annonce une nouvelle centralité pour ce quartier excentré.

L'ensemble des axes routiers structurants converge sur une place monumentale. Cette monumentalité s'appuie sur des figures simples et classiques, comme l'alignement et l'ordonnancement des façades, le traitement des angles qui souligne la symétrie et indique la hiérarchie des voies concernées. Cette extension est conçue comme la juxtaposition d'un tracé monumental et d'un réseau des voies plus anodines raccordés à l'intérieur du secteur et avec les autres secteurs.

Notre lecture et interprétation du projet de l'équipe de J. Aguiar pour ce quartier annonce une volonté de la construction d'une identité urbaine, où la qualité architecturale, les espaces patrimoniaux, les monuments historiques et l'espace public jouent un rôle important. Il y a là une volonté de créer une *centralité de scène*. Mais, la matérialisation du projet pour ce quartier n'a jamais vu le jour (les infrastructures, équipements,... n'ont jamais été mis sur pied), en revanche toute une dynamique inhérente à la mobilité, déplacement, lieux d'échanges, de commerce, flux de consommation,... est survenue au cours des décennies qui ont suivi, et ont ainsi donné lieu à une *centralité de flux*, tant et si bien qu'il me paraît judicieux de l'appeler un « quartier invisible »¹⁷⁰.

¹⁷⁰ Il m'a paru judicieux de *forger* l'expression *quartier invisible* par analogie à l'expression de Jean Remy qui distingue la *ville visible* (que l'on peut observer dans sa forme, mesurer la morphologie du bâti,...) de la *ville invisible* (du mouvement, des échanges, des transactions,...). REMY J., *Ville visible, ville invisible, un réseau aérotaire*, texte diffusé lors de l'Université du CFDU, Rennes, 30 et 31 août 2001. Voir également REMY J. et VOYAGE L., *La ville : vers une nouvelle définition*, Paris, L'Harmattan, 1992.

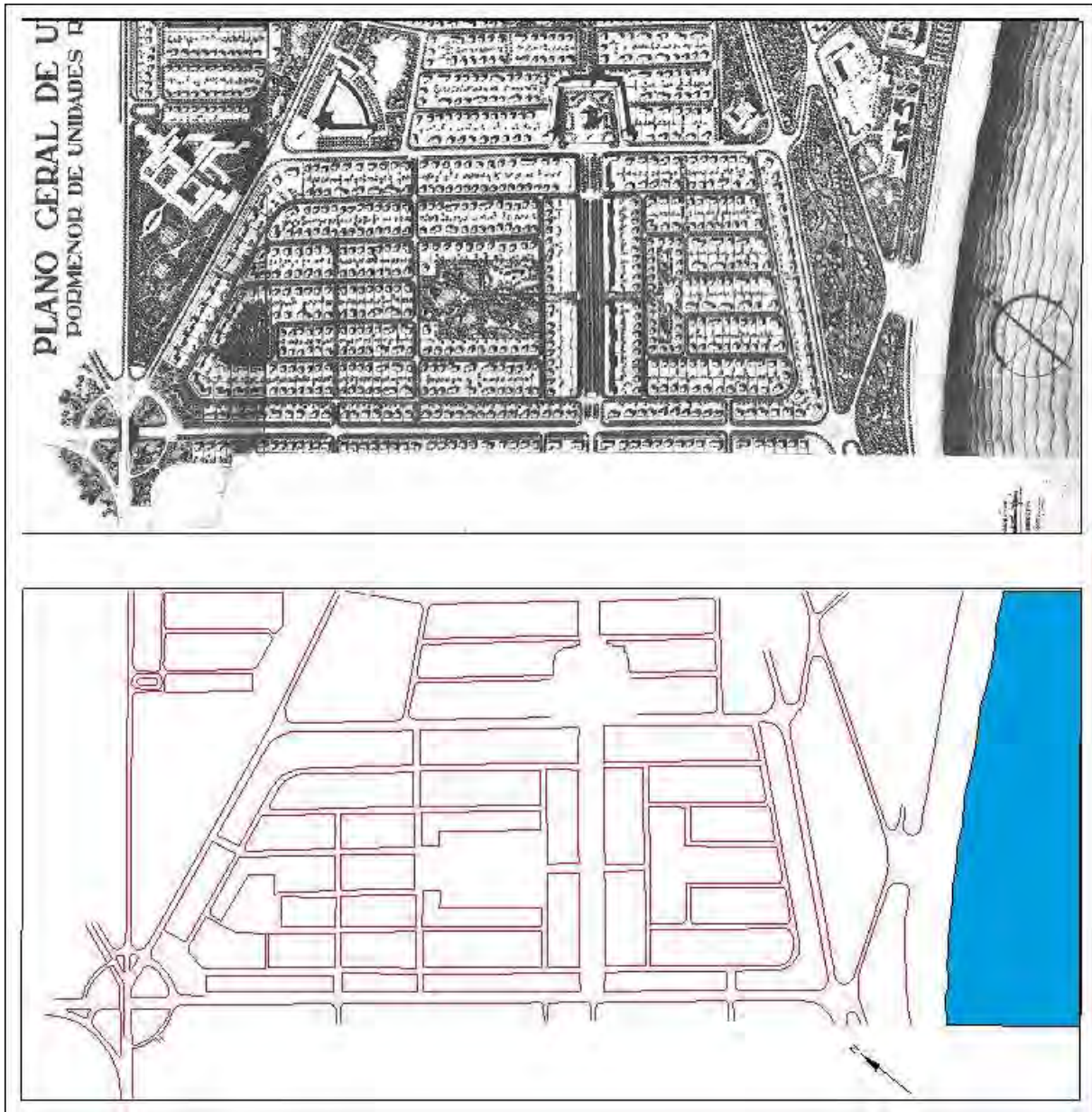


Fig. V.127: Tracé des voies et contour des îlots du lotissement dans l'aire de la frange périphérique de soudure avec les quartiers d'extension à l'ouest. Source : Interprétation de l'auteur.

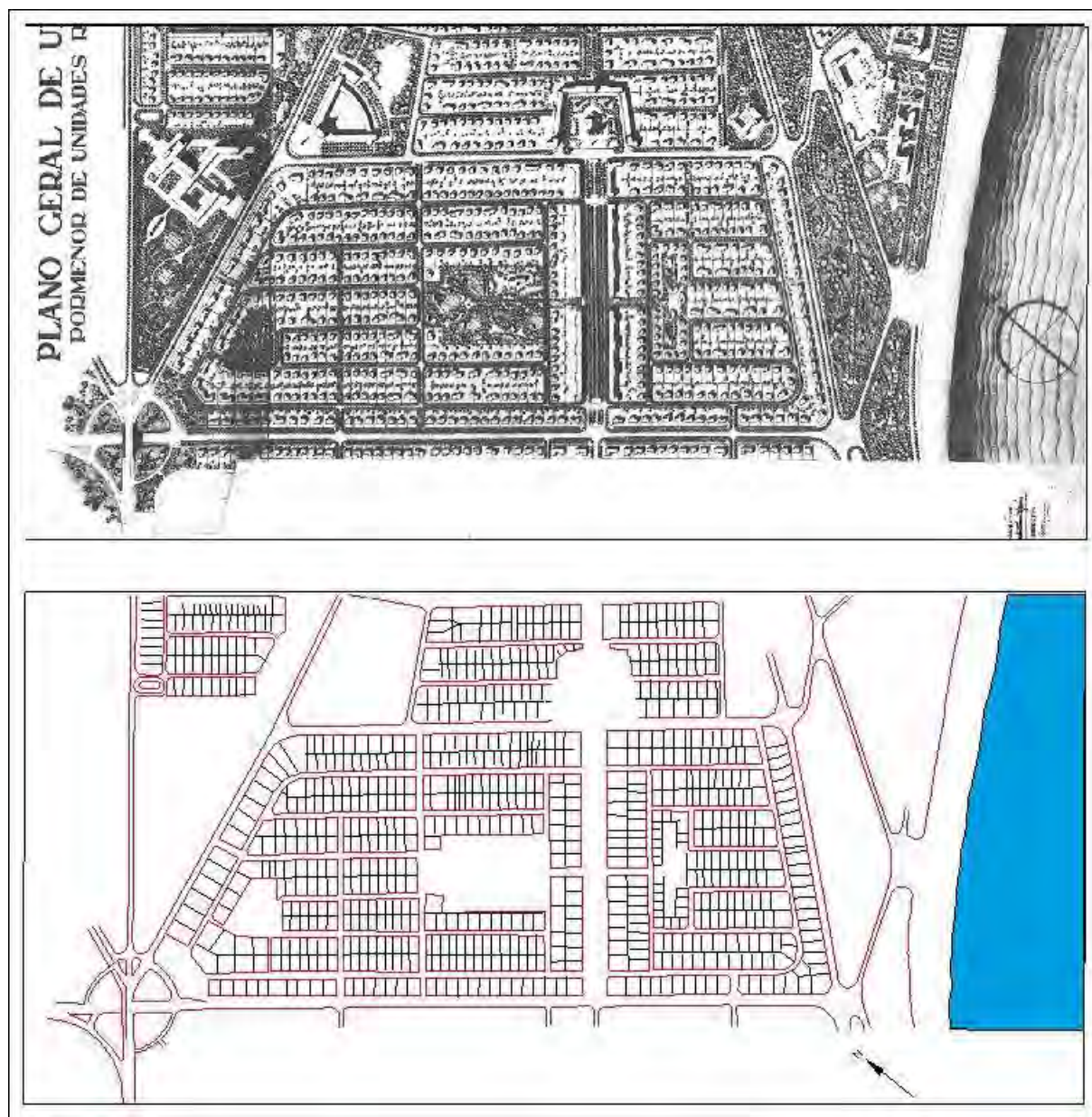


Fig. V.128: Îlots et parcelles du lotissement dans la frange de soudure avec les quartiers d'extension à l'ouest. Source : Interprétation de l'auteur.

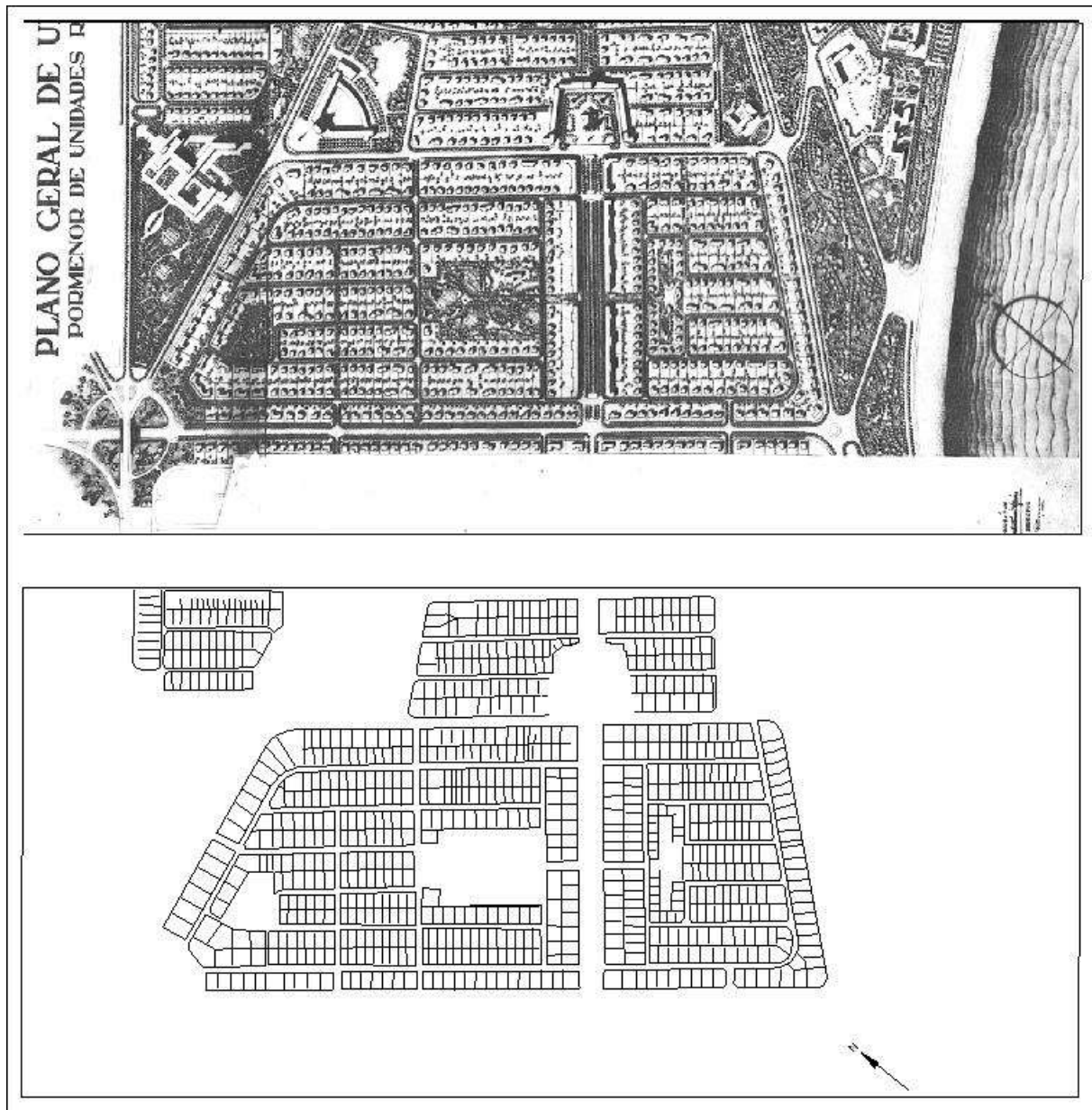


Fig. V.129: L'agencement des parcelles du lotissement dans la frange de soudure avec les quartiers d'extension à l'ouest. Source : Interprétation de l'auteur.

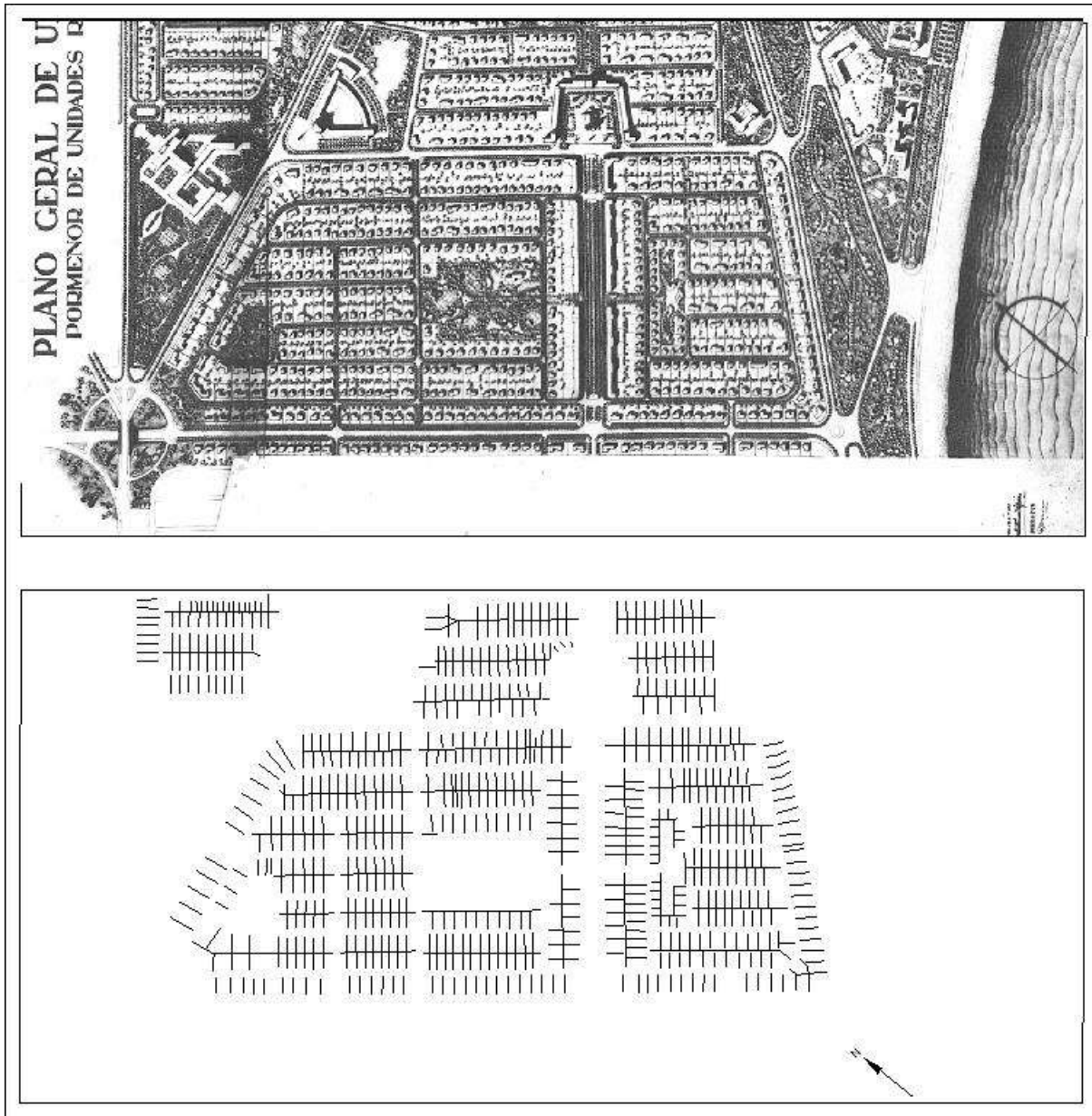


Fig. V.130: Tracé et agencement parcellaire (sans les contours) du lotissement dans la frange de soudure avec les quartiers d'extension à l'ouest. Source : Interprétation de l'auteur.

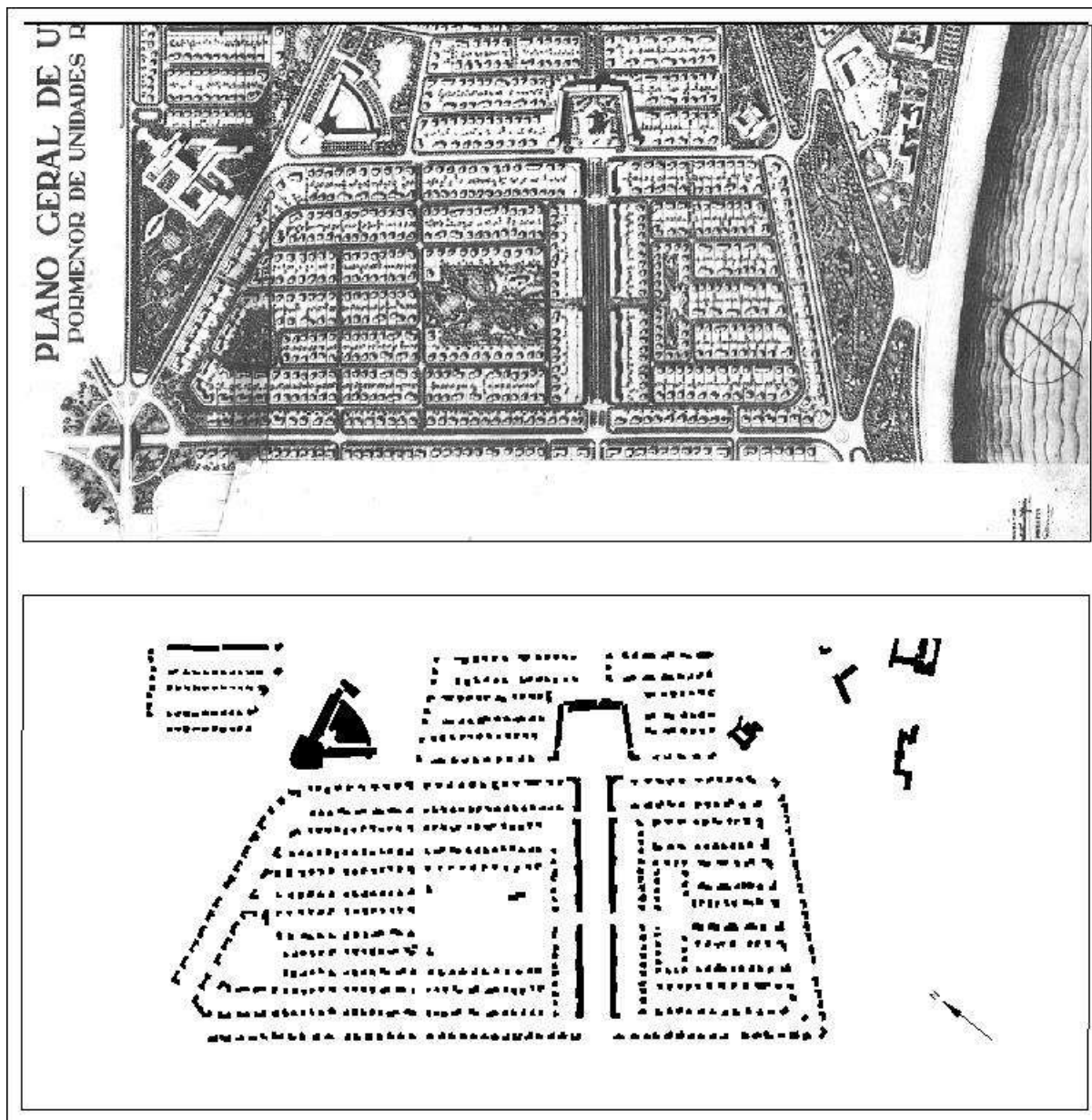


Fig. V.131: Aménagement du bâti dans la frange de soudure avec les quartiers d'extension à l'ouest.
Source : Interprétation de l'auteur.

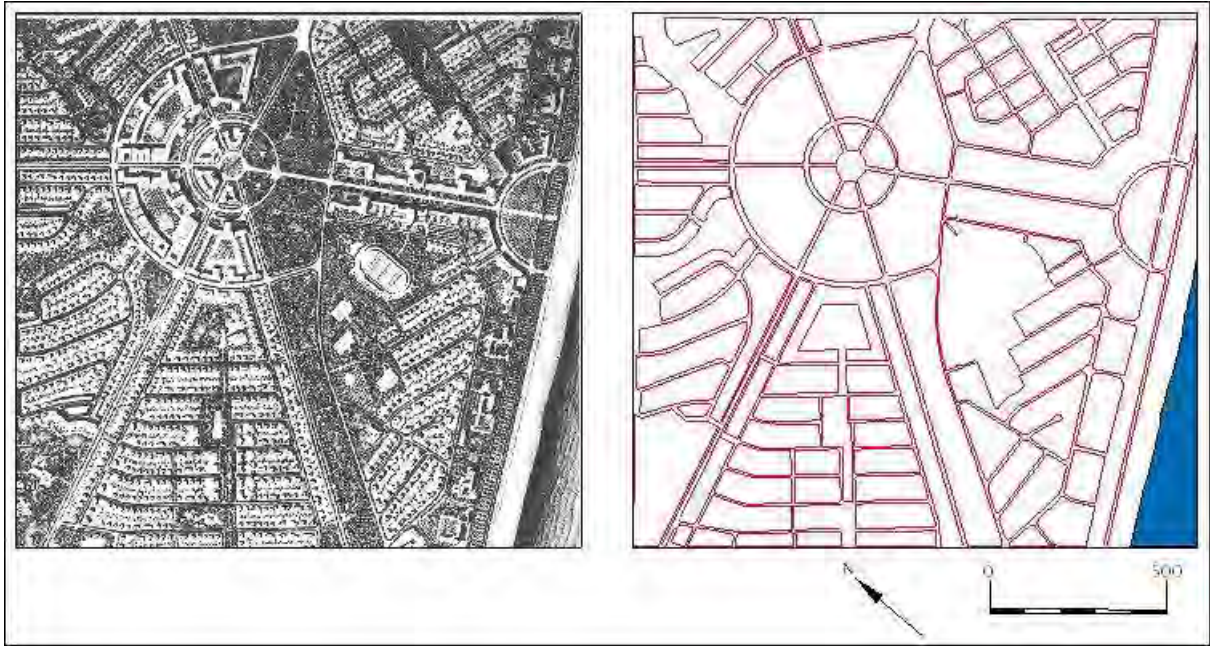


Fig. V.132: Aménagement des îlots dans la zone d'extension à l'ouest. Source : Interprétation de l'auteur.

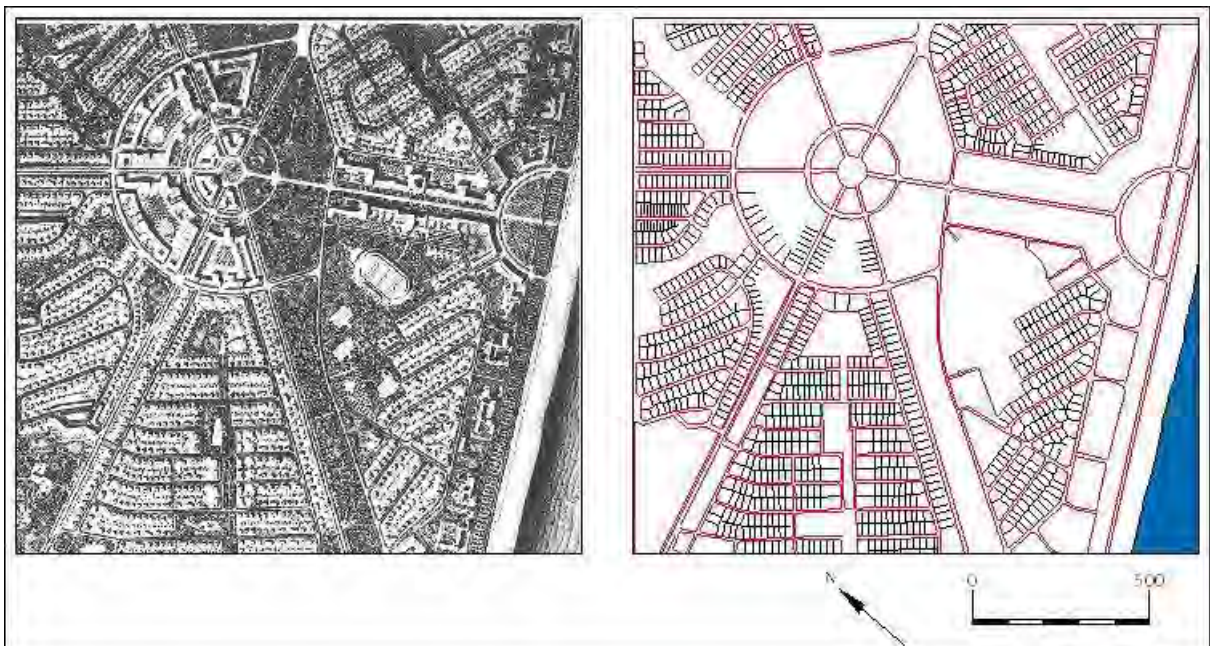


Fig. V.133: Aménagements des îlots et des parcelles du lotissement de la zone des quartiers d'extension à l'ouest. Source : Interprétation de l'auteur.

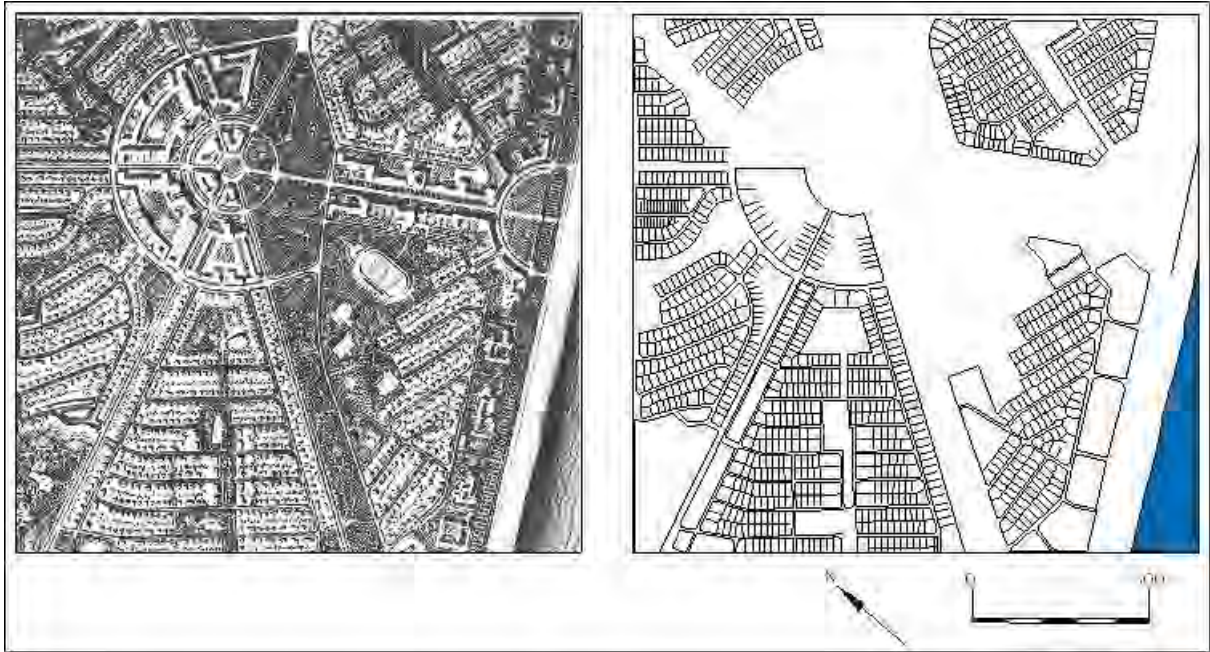


Fig. V.134: Agencement des parcelles et leur contour, du lotissement de la zone des quartiers d'extension à l'ouest. Source : Interprétation de l'auteur.

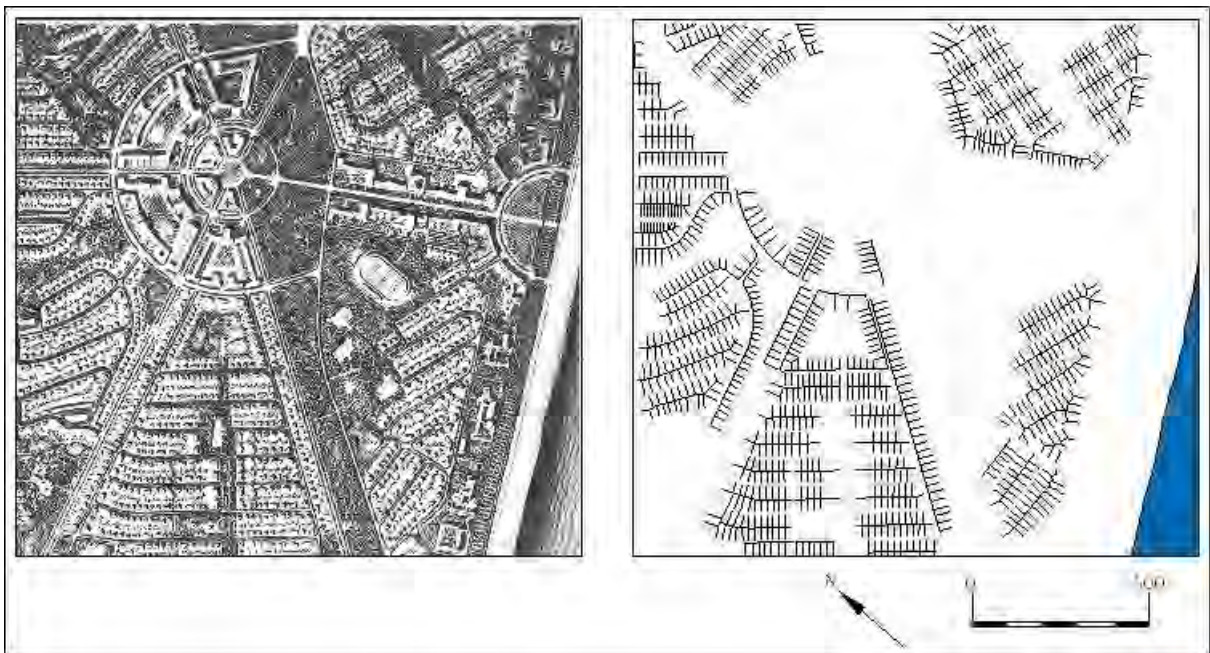


Fig. V.135: Tracé et agencement des parcelles de la zone des quartiers d'extension à l'ouest.
Source : Interprétation de l'auteur.

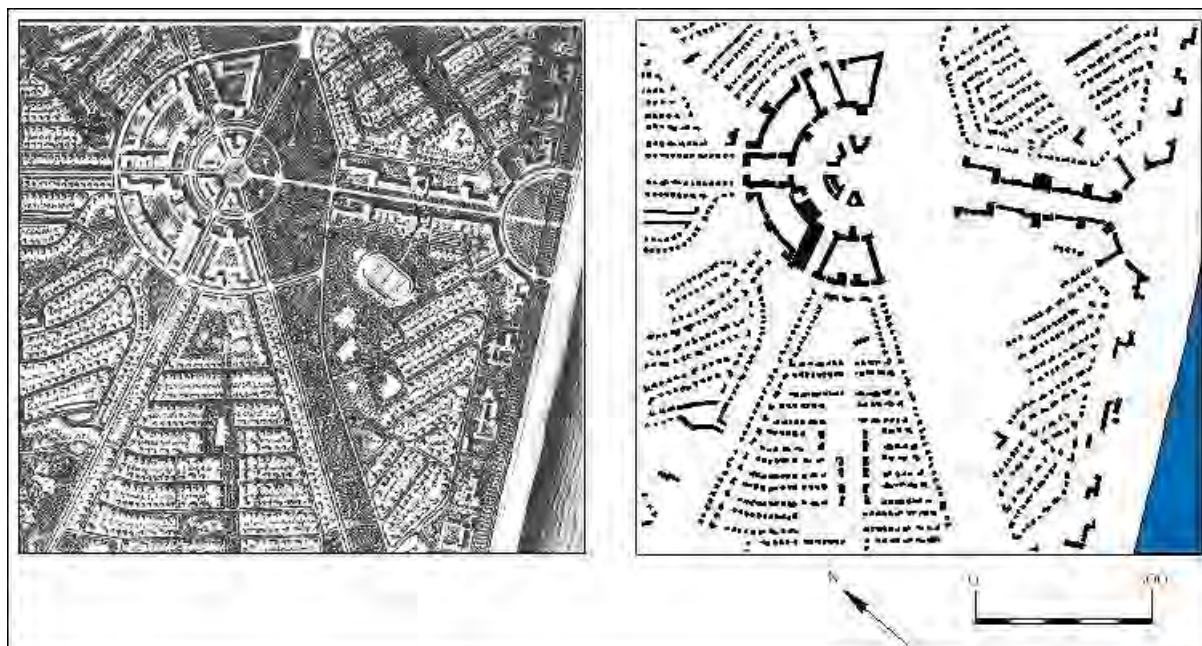


Fig. V.136: Aménagement du bâti de la zone des quartiers d'extension à l'ouest.

Source : Interprétation de l'auteur.

* * * *

La comparaison des anciens et des nouveaux quartiers est riche d'enseignements et permet une réflexion à deux niveaux. Un premier niveau concerne l'organisation des voies et la répartition des équipements et des commerces... Dans le vieux centre, avec ses rues étroites et sa prédominance de commerces, se localise le centre de gravité, la centralité... Un deuxième niveau de réflexion concerne la qualité des espaces urbains. Emerge une innovation typologique comparée au centre-ville dont la formation s'achève au début du XX^{ème} siècle. L'îlot n'est plus conçu comme une unité *interchangeable*, résultat d'un découpage fondé sur l'assemblage des parcelles minimales affectées de façon uniforme à des logements. Il devient une organisation plus complexe d'un périmètre urbain qui assure au niveau morphologique la continuité du tissu et conduit à l'insertion des différentes fonctions commerciales, d'habitat, d'équipements..., et à la création des espaces variés (nouveau centre, places, prédominance d'équipements publics...).

Cette nouvelle organisation est le résultat d'un consensus où les architectes et ingénieurs de l'équipe de J. Aguiar travaillent en syntonie, vis-à-vis de l'espace urbain et soucieux du traitement des façades sur rue. Les *effets* (tels que la symétrie ou l'angle) sont tributaires de la localisation urbaine, les juxtapositions découlent d'un compromis et l'espace interne de l'îlot suit la structure parcellaire et l'orientation des faces,...

L'analyse de ces extensions, le quartier indigène de la Munhuana en particulier, me permet de mieux connaître ce patrimoine urbain colonial, sa création, son devenir patrimonial afin de contribuer à la réflexion sur l'avenir de la ville, principalement la période où Lourenço

Marques a continué de connaître des profondes mutations. Pour mieux définir ce quartier il m'a paru judicieux de forger une expression plus adaptée, ainsi mon analyse rend compte que le quartier indigène s'est imposé comme le « laboratoire obligé d'acculturation » des indigènes à la ville (permettant le passage de l'état d'*indigénat* à la *citoyenneté*), de conciliation entre ville et campagne, entre modernité et tradition indigène, entre utopie et réalité, dans une période de plein essor colonial. Ce quartier n'est pas véritablement un quartier jardin, mais plutôt un quartier ouvrier indigène, un lieu de fixation et de contrôle d'une main d'œuvre ouvrière dans le cadre d'une stratégie étatique. Il est porteur de réflexions et d'interrogations plus que de certitudes achevées. Mais par le biais de la connaissance de son passée *riche* et *divers*, une réflexion sur la ville contemporaine peut être alimentée.

* * * *

João Aguiar est un produit de l'Ecole des *Belas Artes* de Lisbonne et, comme ses contemporains, il est à la fois partisan d'un zonage fonctionnel pour la périphérie de la ville et de la mise en valeur des quartiers historiques, mais son approche n'intègre pas la dimension sociale. Il prend en compte dans son plan certains éléments de l'urbanisme moderne bien qu'ils ne soient pas interprétés dans la perspective de la pensée moderne. Ce rapprochement partiel avec la pensée moderne est peut-être issu de l'expérience commune qu'il partage avec Donat-Alfred Agache lors du travail de la Costa do Sol. Pourtant le zonage à Lourenço Marques se détache partiellement des principes modernistes qui préconisent une séparation stricte des fonctions. J. Aguiar a une vision réduite de la ville, son zonage joue également un rôle d'outil de ségrégation raciale dans les modes d'occupation spatiale de la ville, et son plan devient ainsi l'un des principaux instruments de création des clivages qui structure la société à Lourenço Marques. Or ces éléments le distinguent à la fois de l'approche moderniste mais aussi de l'approche de Donat-Alfred Agache.

L'absence d'une vision d'intégration de la dimension sociale chez J. Aguiar ne lui permet pas d'appréhender les desiderata de la population et le distingue de la tradition de l'urbanisme du début du XX^{ème} siècle. Enfin, son plan de Lourenço Marques ne fait pas véritablement partie des plans d'urbanisme de la première génération, (ceux de l'Angleterre, de la France ou de l'Italie), mais constitue en revanche la première génération des plans d'urbanisme instaurés par le Portugal à Lisbonne, Porto, ainsi que dans les villes d'Outre-mer dont Lourenço Marques.

Le plan de la *première génération* de l'après-guerre dénommé *Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques* de 1955 réalisé sous la direction de l'architecte João Aguiar constitue l'achèvement d'un parcours, dans le cadre du besoin de la Municipalité de Lourenço Marques d'avoir un outil susceptible d'orienter le développement de la ville, dans un contexte de réformes administratives au Portugal, à un moment où le GUC est appelé à assurer le suivi des

plans d'urbanisme des territoires d'outre-mer. Malgré la bonne volonté annoncée par l'effort de J. Aguiar, l'absence de moyens (techniciens, personnel qualifié, matériaux tels qu'un levé topo), la bureaucratie, ajoutés à l'absence d'encouragement de Lisbonne conduisent à un retard de l'approbation du plan (1952). Le *Plano* s'organise autour de trois axes, la restructuration des préexistences et le renforcement de l'image urbaine par le bâti d'exception et le réaménagement des espaces publics ; la consolidation des périphéries par une typologie d'habitation ; la proposition des nouvelles zones résidentielles qui reprennent selon les principes des cités-jardins et l'organisation en *unidades de vizinhança* décalqués comme modèle sur les *quartiers indigênes*. La constitution d'un réseau viaire hiérarchisé, le zonage fonctionnel et la proposition de nouvelles typologies bâties apportent à la ville une image qui se veut ordonnée et moderne.

L'absence de prise en compte du contexte d'encadrement régional, contrairement aux recommandations de De Gröer et Agache, s'annonce tôt une faiblesse similaire à beaucoup d'autres *planos de urbanização* de la *première génération* de l'après-guerre. De plus, la longue période comprise entre l'élaboration du *plano* et son approbation contribue également à sa fragilité. Selon M. Lôbo, « *L'inefficiencia do plan-image à cause de sa rigidité a conduit à son remplacement par le plan de gestion plus souple et susceptible d'adaptation durant la mise en place, au fur et à mesure que des nouvelles informations l'exigent* »¹⁷¹.

Si le plan-image fait tôt l'objet d'une polémique à cause des difficultés liées à sa mise en œuvre dans le cas de Lourenço Marques, il esquisse une nouvelle organisation du réseau viaire et propose des tracés générateurs pour une série d'extensions urbaines. Il ne répond pas pour autant au souci de maîtrise exprimé par la *Câmara Municipal*.

Enfin, le *Plano Geral d'Urbanização de Lourenço Marques (1955)* ne tient pas ses promesses. Il ne correspond pas aux attentes de la *Câmara Municipal* qui cherchait à structurer et à mettre en œuvre une stratégie visant une extension urbaine ordonnée, en revanche il s'avère un grand décalage entre ce qui est proposé et la réalité, ceci dit les différences entre la zone urbaine et suburbaine ne cessent pas de s'élargir.

En comparant le plan élaboré pour Lourenço Marques avec ceux élaborés au Portugal, en France et en Italie, à la même époque, et en prenant en compte la circulation des connaissances et savoir-faire, je peux affirmer que les plans de la *première génération* ont tous privilégié une volonté de mener de front reconstruction et extension urbaines et ce sans une vision métropolitaine pour ce qui est de Lourenço Marques. De plus, ce plan n'apportait pas la

¹⁷¹ « *A ineficiência do plano-imagem decorrente da sua rigidez conduziu à sua substituição pelo plano de gestão mais flexível e susceptível de adaptação durante a implementação, à medida que novas informações assim o exigiam* ». LÔBO M., « *Planos de Urbanização. A época de Duarte Pacheco* », Série 1, Ensaios, n° 5, Porto, DGOTDU, FAUP publicações, 1995, p. 219.

dynamique escomptée, et sa fragilité était exacerbée par les conflits d'intérêt qui opposent la ville et les propriétaires privés qui s'appuient sur des concessions de lotissement des concessions qui remontent à 1947 et 1953, conflits qui aboutissent à des modifications du plan de 1955 avant même sa mise en application. Le gonflement démographique de la ville ainsi que les occupations irrégulières des alentours suivent à vive allure. Les autorités locales éprouvent des difficultés à maîtriser cette croissance. C'est la sédimentation de cet ensemble d'aspects qui va conduire la ville à se doter d'une équipe multidisciplinaire d'urbanistes et à envisager la mise en chantier d'un nouveau plan, le futur *Plano Director de L.M.* de 1969/72.

3- Les effets de ces interventions sur la ville (1955–1968)

La période allant de l'approbation du *plano* de João Aguiar de 1955 au *plano* d'Azevedo de 1968 témoigne d'une appropriation prudente des tracés préconisés ainsi que des lotissements envisagés par João Aguiar.

3.1- L'amélioration des espaces publics

Le premier élément qui saute aux yeux est le maintien du tracé des axes les plus importants et l'abandon d'un ensemble de voies. La continuité de l'avenue *Marginal* qui longe la baie pour assurer le raccordement vers le Nord-est (Vila Luiza) que J. Aguiar préconise, est maintenue. Est également conservé le prolongement de l'axe principal de la ville qui assure le raccordement vers le Nord-Ouest (Matola, la ville de banlieue pour l'essentiel industrielle) et qui suit vers l'Ouest (à travers Namaacha - Goba). La troisième liaison qui assure le raccordement vers le Nord (Ressano Garcia) est maintenue, bien que soit effectué un léger changement du tracé.

De plus, sont également gardées les voies de chemins de fer qui contribuent à la desserte interurbaine à travers la liaison qui part de la gare ferroviaire de L.M. (dans la zone portuaire), longe l'estuaire et se dirige vers Nord-Ouest (vers Ressano Garcia, puis le Transvaal). La deuxième liaison qui part également de la gare, dessert l'aéroport et s'oriente vers le Nord est maintenue. Enfin, l'emplacement de l'aéroport implanté dans les pourtours de la ville, sur une zone d'extension Nord de la ville est aussi maintenu.

Le remaniement concerne aussi des voies urbaines principales qui constituent l'ossature du *plano* à partir de laquelle est défini le tracé des voies secondaires et est déterminé le découpage

des îlots. Il s'agit en effet des voies qui assurent pour la plupart une fonction de raccordement entre les différents quartiers de la ville.

Le tracé du nouvel axe structurant de la maille orthogonale, ainsi que de la nouvelle extension du *plano* que J. Aguiar préconise (l'avenue Augusto de Castilho ou actuellement avenue du Vladimir Lénine), est maintenu. En revanche, la centralité à l'Est constituée par le croisement de deux diagonales et d'une perpendiculaire à l'axe, est déplacée vers le Nord-Ouest et insérée dans l'axe structurant (l'avenue Augusto de Castilho) des deux maillages. Les dimensions et par conséquent l'importance dans le fonctionnement du système viaire de ces axes diagonaux sont réduites.

Sur les trois boulevards de ceinture que J. Aguiar préconise, le premier qui est parallèle à un boulevard de ceinture préexistant, assure le lien Est-Ouest et se positionne comme une voie de soudure entre la ville existante et la nouvelle extension, et qui définit la limite entre la zone urbanisée et non urbanisée, est supprimé, à l'exception du tronçon à l'Est de l'avenue Augusto de Castilho. Le deuxième boulevard de ceinture qui devait assurer également la liaison dans le sens Est-Ouest, desservir la zone industrielle et les quartiers indigènes,...) et lier des voies interurbaines sans avoir besoin de traverser le cœur de la ville, est supprimé, excepté le tronçon à l'Est de la Praça dos Hérois das Campanhas de África (actuellement Praça dos Hérois Moç.). Le troisième boulevard de ceinture qui assure la liaison Nord-Sud, Nord-Ouest, Nord-est, qui définit le pourtour de l'extension de la ville est légèrement remanié pour tenir compte des changements décrits précédemment.

Aux carrefours présents sur ces boulevards de ceinture, prévaut pour l'essentiel le recours aux giratoires et dans certains cas l'aménagement des ronds-points comme le préconisait J. Aguiar. La figure ci-après illustre les effets du plan Aguiar sur la structuration de la ville.



Fig. V.137: Effets du *Plano Aguiar* sur la structuration de la ville

La requalification de ces espaces publics, à travers la réalisation de nouveaux bâtiments à l'alignement, avec des colonnades ou des arcades, tels que le préconise le *plano*, ne voit jamais le jour. L'ouverture de la place 7 de Março (la place originelle de la ville) sur la mer est effectuée et abrite la statue d'António Enes.

3.2- Des impacts limités sur l'organisation urbaine

La construction d'un *centre civique*, envisagé par le *plano*, ne voit jamais le jour et avec lui la requalification du centre historique (autour de la place 7 de Março) et la nouvelle *centralité*

de flux, ouverte sur la mer. En revanche quelques équipements sportifs (piscine, terrains de jeux) préconisés pour cette zone sont implantés.

João Aguiar préconise l'installation d'unités résidentielles, qui voient partiellement le jour. Les tracés principaux seront réalisés et les constructions, notamment celles pour les indigènes, sont réalisées. Cela est vrai notamment pour l'*unité résidentielle indigène de Munhuana* et dans une moindre mesure pour celle de *Xipamanine* réservée aux africains, bien que les différentes infrastructures et services de base y fassent défaut. Enfin l'unité résidentielle prévue pour les européens, au Nord de la Ville, ne voit, quant à elle, jamais le jour.

En dépit des changements qui sont apportés au *plano* de J. Aguiar, le tracé de base sert pour l'essentiel d'orientation pour les extensions de Lourenço Marques. L'appropriation prudente de ce *plano*, au cours des dix-sept années qui suivent son approbation, ne permet pas d'empêcher le développement des occupations désordonnées en frange périphérique de la ville, aussi la non application fondée sur les unités résidentielles en particulier indigènes, ne permet pas d'éviter le développement d'un bâti en matériau précaire (*bidonville*). De plus, six ans après l'approbation du *plano*, les unités résidentielles indigènes n'ont plus d'encadrement légal, car le statut d'indigènes et d'assimilés est abrogé.

Conclusion de la V^{ème} Partie

Tout au long de ces trois décennies, Lisbonne a cherché, à travers sa politique d'urbanisme, à renforcer et consolider les villes de l'Empire, d'abord celles du Portugal continental puis celle de ses colonies (appelées par la suite provinces d'Outre-mer). Au Mozambique, dans un contexte d'affirmation de son rôle de capitale provinciale, de développement du commerce et des services et de croissance de la population, la Ville de Lourenço Marques privilégie l'instauration d'un plan d'urbanisme, pour parvenir à maîtriser les extensions nécessaires à l'accueil de nouveaux habitants. Ce processus d'action politique de la Ville rencontre les initiatives d'un Etat central totalitaire de Lisbonne, qui prévoit d'instaurer, sur le plan législatif et administratif, de nouveaux instruments d'urbanisme, susceptibles de mieux maîtriser le territoire au Portugal ainsi que d'encadrer le développement des Provinces d'Outre-mer. Et, l'Etat a recours au concours d'urbanistes qui s'identifient avec le régime en place. Tel est l'architecte J. Aguiar, qui est également intégré dans un réseau européen d'échange de savoir-faire entre des urbanistes (en particulier Donat-Alfred Agache), qui font la transition entre l'urbanisme culturaliste et historiciste du début du XX^{ème} siècle et l'urbanisme moderne. A travers le plan

Aguiar (ou *Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques*) mis en application en 1955, Lourenço Marques possède pour la première fois un plan global pour l'ensemble de la ville. Les grandes orientations de ce document sont partiellement prises en considération dans une série d'interventions qui concernent pour l'essentiel les voies et les espaces publics. J. Aguiar prévoit une extension de la ville vers le nord et recherche des éléments de soudure entre la ville existante et la nouvelle extension. Il envisage trois niveaux de voies liaisons interurbaines en fonction de leur importance dans le système de circulation. Des voies interurbaines, qui sont des axes préexistants qu'il s'attache à requalifier et dont il consolide le rôle. Des artères urbaines principales, qui sont des voies urbaines principales et constituent l'ossature de son plan à partir de laquelle est défini le tracé des voies secondaires et est déterminé le découpage des îlots. Ces voies assurent pour la plupart une fonction de liaison entre les différents quartiers de la ville. Des artères secondaires, qui sont des voies secondaires prévues et se présentent sous la forme d'un ensemble de venelles ou impasses. Par ailleurs, J. Aguiar accorde peu d'importance aux places, et il propose de manière globale une requalification de ces espaces publics, en proposant d'inciter les propriétaires privés à réaliser de nouveaux bâtiments à l'alignement, avec des colonnades ou arcades, pour garder une monumentalité imposante, à l'image du régime. Aussi, il préconise dans son *plano* la refonte du découpage en subdivisant certaines zones en secteur, pour répondre aux nouveaux développements et aux nouvelles extensions. Il propose ainsi un zonage à 14 zones (le double des zones existantes).

Le plan Aguiar, s'il se propose de réserver la ville de ciment aux européens, prévoit la réalisation à proximité de cette dernière de quartiers à l'intérieur desquels les indigènes doivent pouvoir progressivement se familiariser avec les us et coutumes européens et ainsi s'assimiler. Il ne parvient pas pour autant à instaurer une véritable *ville duale* car l'extension urbaine commence à se manifester à travers une urbanisation informelle et à donner naissance à une « *roseaopolis* », dont l'importance ira croissante.

Pendant toute cette période, ce sont les politiques décidées à Lisbonne dans le cadre d'un Etat centraliste et autoritaire qui sont à l'origine des plans d'urbanisme mis à l'étude à Lourenço-Marques, plans qui, pour une partie d'entre eux au moins, ont une influence non négligeable sur les formes prises par la ville. Le *plano Aguiar* est peu après remplacé par un plan de la deuxième génération (le *Plano Director*, dit plan d'*Azevedo*), mis à en application en 1972.

Les deux décennies depuis 1960 vont témoigner d'une continuité des réformes administratives instaurées par Lisbonne et en Outre-mer en particulier. L'évolution de la planification territoriale en Europe continuera, par le biais de Lisbonne, d'être l'objet d'expérimentation à Lourenço Marques, dans l'espoir d'en faire une ville européenne, le *Plano*

director d'Azevedo en témoigne (et il vient remplacer le *Plano geral Aguiar* de la ville). Ce nouveau plan global de la ville, parviendra-t-il à asseoir une véritable ville européenne ? Quelle forme cette ville Européenne de Lourenço Marques prend-elle ? Quels effets aura-t-il sur la maîtrise des nouvelles extensions de la ville et la production des espaces ? C'est aux réponses à ces questions que je m'attacherai dans la partie qui suit.

VI^{ème} PARTIE

LOURENÇO MARQUES

LA VILLE EUROPEENNE

(1960 - 1974)



Fig. VI.1: Lourenço Marques. Vue sur l'*urbs lapidum*. Source : A.H.M.



Fig. VI.2: Lourenço Marques. Vu sur le quartier indigène de la *roseapolis*.

Introduction

Dans un contexte de consolidation de sa fonction de capitale de province d’Outre-mer, d’instauration d’une ville européenne, et d’affirmation de l’administration, la Câmara Municipal de Lourenço Marques envisage de mettre en place un plan d’urbanisme global pour la ville, pour parvenir à maîtriser les extensions nécessaires à recevoir de nouveaux habitants. L’action politique de la Ville s’inscrit dans la continuité des intérêts d’un Etat central totalitaire, qui envisage de mettre en place de nouveaux instruments d’urbanisme, pour maîtriser le territoire, et encadrer le développement des Provinces d’Outre-mer. Aussi, l’Etat fait appel à des urbanistes qui s’identifient avec le régime en place, comme l’ingénieur M. de Azevedo, qui est également intégré dans un réseau européen d’échange de savoir-faire entre des urbanistes, modernistes en particulier. A travers le plan De Azevedo (*Plano Director de Lourenço Marques*, approuvé en 1972), Lourenço Marques a pour la première fois un plan *director* global pour l’ensemble de la ville. Les effets de ce plan ne sont pas matérialisés sur le terrain à cause d’un changement du contexte politique consécutif à l’indépendance du Mozambique.

Dans cette VI^{ème} Partie, je retrace l’urbanisme de Lourenço Marques pendant deux décennies, depuis l’orée des années 1960, au cours desquelles il est l’occasion d’analyser les différents éléments de construction de cette ville européenne. Les éléments tels que la politique du régime en place, et la planification de la ville sont ici mis en exergue. Il s’agit de mettre en relief le lien étroit qui existe entre action politique et les formes urbaines présentes dans la ville et en tirer les spécificités de cette ville de Lourenço Marques, qui reste un terrain d’expérimentation des urbanistes portugais qui bénéficient des débats théoriques et pratiques d’un réseau européen de circulation de savoir-faire. Comment fabrique-t-on cette ville européenne de Lourenço Marques ? Quelle politique la ville privilégie-t-elle ? Quelle est la spécificité de cette ville européenne de Lourenço Marques ? Qu’elles effets - à travers différentes interventions - le *Plano* a-t-il sur la structuration de la ville ? Le document d’urbanisme instauré a-t-il déterminé l’évolution et le visage de la ville ? Il s’avérera évident qu’au cours de ces deux décennies le *Plano* de la ville n’aura façonné aucunement la production des espaces de la ville.

A- Les réformes administratives et les transformations de la planification territoriale

A partir du début des années 1950, le nouveau contexte international, marqué par la montée de l'anticolonialisme, conduit le Régime portugais à des réformes : abrogation du statut d'indigène, décentralisation administrative et nouvelle loi sur les plans d'urbanisme. Cette loi rencontre les initiatives de la Câmara Municipal qui prévoit de mettre en application un plan global pour la ville pour parvenir à maîtriser les extensions. Cela est matérialisé par le biais de la deuxième génération des plans de ville (qui présente les grandes orientations de la ville en matière de planification du territoire, et remet aux plans de détail la gestion de l'usage du sol). C'est dans ce contexte qu'intervient l'élaboration d'un nouveau plan à Lourenço Marques.

1- L'assouplissement du régime totalitaire

1.1- L'abrogation du statut d'indigène

A l'issue de la deuxième guerre mondiale, l'anticolonialisme prend une nouvelle dimension, avec un soulèvement généralisé qui s'oppose au système colonial portugais, dénonce l'état de servitude de la majorité des Africains et l'arrêt de la croissance économique des colonies. Aussi, au début de la décennie 1950, O. Salazar réforme sa politique coloniale. Des changements sont apportés à la Constitution et une annexe dénommée *Le Portugal d'Outre-mer* est ajoutée à l'Acte Colonial. Les vocabulaires *colonie* et *colonial* sont remplacés par *province d'Outre-mer* ou *Outre-mer*, il en est de même pour le vocabulaire *Empire* qui est tombé graduellement en désuétude. En 1951, la condition de l'indigène devient officiellement transitoire. Sont mis en application la *Loi organique de l'Outre-mer portugais* ainsi qu'un *statut des indigènes portugais* des Provinces de Guinée, d'Angola (1953) et du Mozambique en 1954¹. Les *statuts d'indigène portugais* ainsi que d'*assimilé* sont supprimés en 1961 au Mozambique (ainsi qu'en Angola et en Guinée) et les habitants deviennent des citoyens à part entière du Portugal. Les populations noires peuvent depuis (théoriquement) veiller sur leurs propres intérêts et se consacrer à la gestion de leurs propres affaires. De plus, un certain niveau de décentralisation administrative et économique est mis en place autour de 1961-1962 sous Adriano Moreira (alors ministre), avec la création des assemblées municipales et des commissions locales, la reconnaissance des conseils de village et

¹ Le gouvernement de Lisbonne cherche par ce biais à se soustraire aux dispositions de la Charte des Nations Unies qui définit les obligations et responsabilités des puissances coloniales sur les territoires occupés. En effet, une résolution de l'ONU de 1960 exige du Portugal la présentation des rapports sur l'administration coloniale, mais le Portugal se contente d'ignorer cette résolution ainsi que d'autres qui ont été votées.

des corps administratifs, et l'attribution de terres aux habitants.

1.2- La réorganisation administrative

1.2.1- Au niveau national

Au niveau central, Lisbonne instaure un nouvel instrument de gestion des territoires d'Outre-mer. Il s'agit de la *Lei Orgânica do Ultramar Português*². Elle assure une décentralisation administrative et une autonomie financière compatible avec la Constitution, et accorde aux provinces d'Outre-mer une nouvelle organisation politico-administrative. Les organes centraux de l'administration d'Outre-mer (130 membres parmi lesquels 23 placés sous la responsabilité de l'assemblée nationale représentant l'Outre-mer) et du gouvernement, sont composés du Conseil d'Outre-mer, de la Conférence des Gouverneurs, de Conférences économiques d'Outre-mer, des conseils techniques des différents ministères, qui constituent autant de lieux consultation. Conformément à la Constitution, une Chambre Corporative (*Câmara Corporativa*), composée des représentants de divers secteurs économiques, est également prévue à côté de l'Assemblée Nationale, avec un rôle consultatif.

Cette volonté du gouvernement central de renforcer la décentralisation est atténuée par le caractère autoritaire du régime (parti unique, censure de la presse, limitation des libertés publiques...).

² Ministério do Ultramar, *Lei Orgânica do Ultramar Português*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1967, 89 p., voir également GUIMARÃES R., *Lei orgânica do ultramar*, (Anotada), Lourenço Marques, 2^a edição actualizada, Imprensa Nacional de Moçambique, 1961, 324 p., voir aussi *Diário da Sessões*, Carta Orgânica do Ultramar Português, Projecto elaborado pela Câmara Corporativa, Diário das Sessões de Novembro de 1952.

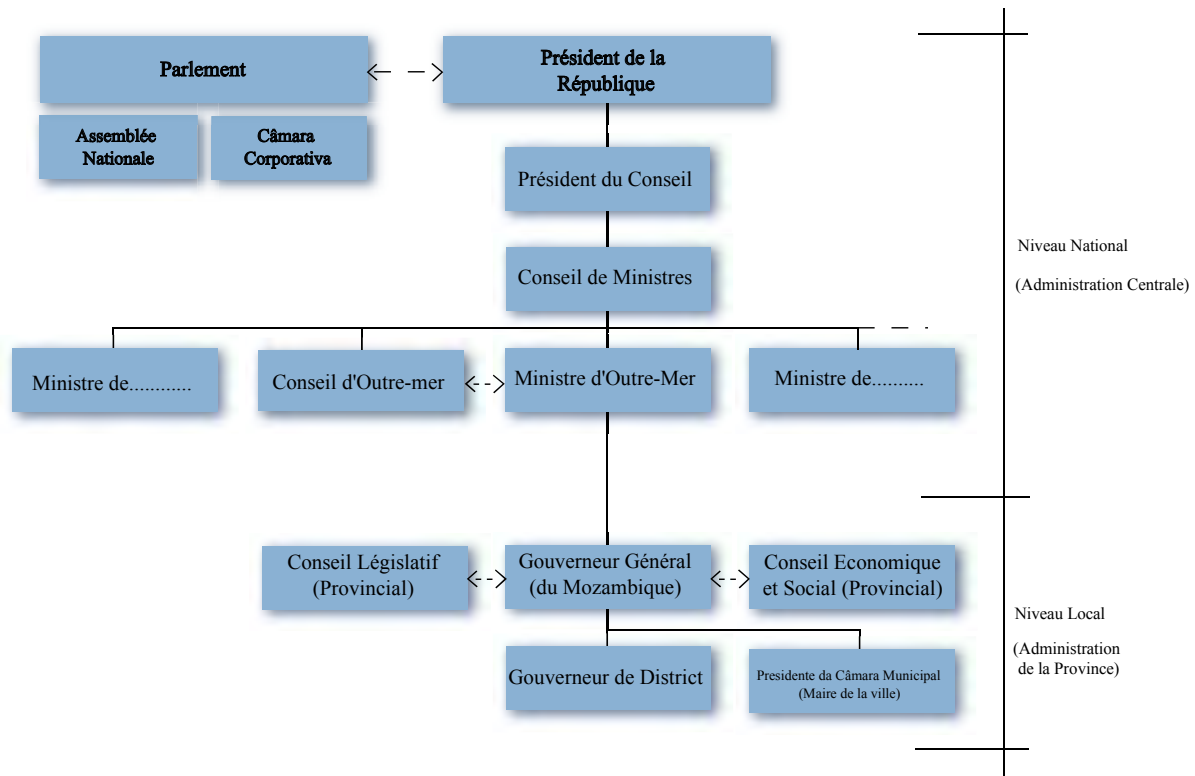


Fig. VI.3: **Organigramme de l'Administration d'Outre-mer.** Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales).

Le Ministre d'Outre-mer fonctionne en tandem avec le Conseil d'Outre-mer, quant à sa compétence législative, car ses décisions sont soumises à l'avis du Conseil d'Outre-mer. La compétence du Ministre d'Outre-mer comprend entre autres les fonctions exécutives telles que « *les travaux publics et les plans d'urbanisme ou de développement [...]* ». Cela témoigne d'un niveau encore fort centralisé de la planification urbaine instaurée par Lisbonne en Outre-mer.

1.2.2- Aux niveaux provincial et local

Le rapport entre la Métropole et la Province d'Outre-mer est défini par une loi organique, aux termes de laquelle la province est considérée comme une personne morale de droit public possédant son actif et son passif.

Au niveau provincial, la nouvelle loi instaure une autorité supérieure (un gouverneur ou un gouverneur-général) qui est la clé de voûte de la structure administrative dans les provinces d'Outre-mer. Il est nommé pour une période de quatre ans. Les seules provinces ayant un **gouverneur-général** sont l'Etat de l'Inde, l'Angola et le Mozambique. Il représente le gouvernement du Portugal en Outre-mer et le seul compétent en matière de d'administration financière. Il a à la fois une fonction législative et exécutive. Il est nommé par le conseil de ministres et a autorité sur toutes les autres autorités locales civiles ou militaires. Existement également des **secrétaires provinciaux** (appelés aussi secrétaires généraux lors qu'ils sont

chargés des services de l'administration civile) nommés par le ministre d'Outre-mer sur proposition du gouverneur-général qu'ils assistent dans sa tâche. Dans les provinces, où existe un gouverneur-général, les attributions législatives sont conférées au **Conseil législatif**, une assemblée représentative adaptée aux conditions du milieu social de la province³ constituée par des *vogais* (membres) élus tous les quatre ans, par un procureur de la république, et par le directeur des services provinciaux de Finances et Comptabilité, dénommés *vogais natos*. Il appartient au Ministre d'Outre-mer de dissoudre le Conseil Législatif sur proposition du gouverneur-général. Dans les provinces où il y a un gouverneur-général, il existe également un **Conseil Economique et Social**, dont le rôle est d'émettre des avis sur les questions économiques et sociales particulières à la province, il est un collège consultatif, constitué par des personnalités ayant des fonctions administratives ainsi que des représentants des collectivités locales et des intérêts économiques et sociaux : 5 membres de droit selon la fonction (commandant en chef des forces armées, haut fonctionnaires provinciaux et le Recteur de l'université), 4 membres nommés par le gouverneur-général et 8 membres élus par les Corps constitués qui assistent le gouverneur.

Une nouvelle organisation administrative est également instaurée au niveau local. Les provinces d'Outre-mer sont découpées en districts, ces derniers sont dirigés par des gouverneurs de district assistés par une « junta de district ». Chaque district est découpé en « *Conselhos* » (dirigés par des « *chambres municipales* ») et en « *circonscriptions administratives* » (dirigées par des administrateurs). Ces unités regroupent des Paroisses (*Freguesias*)⁴, ou de simples « Postes Administratifs » et sont dirigées par des « juntas locales »⁵. Dans la pratique, cela conduit à ce que toutes les zones habitées par des africains soient gouvernées par des fonctionnaires portugais selon l'ancien système autoritaire, mais qu'une *freguesia* peut être constituée par un groupe de portugais qui demeurent à l'intérieur d'une région à prédominance africaine. Je retiens que le législateur, pour définir le degré de l'administration propre à attribuer aux conseils, prend en compte le développement économique, l'importance politique et la population. Pour cette raison il n'existe des *Câmaras* municipales (des structures complètement électives) que dans les conseils qui sont des villes chefs-lieux de province d'outre-mer de gouvernement-général ainsi que dans

³ Pour la province du Mozambique le Conseil Législatif est composé par 27 membres dont 9 sont élus au suffrage direct. MASSART J.-J. et SUETENS N., *L'espace commun portugais*, Collection du Centre d'étude des problèmes sociaux de l'industrialisation en Afrique noire, éditions de l'Institut de Sociologie, Université Libre de Bruxelles, 1969, p. 110.

⁴ *Freguesia* est le nom attribué (au Portugal et dans les territoires d'outre-mer) au plus petit découpage administratif du territoire. Une *freguesia* (Paroisse) dispose d'un conseil de paroisse (appelé *assembleia de freguesia*) ainsi que d'un exécutif (appelé *junta de freguesia*). Au Portugal les *freguesias* sont regroupées en *concelhos*, appelés aussi *municípios* (municipalités). La reconnaissance d'une agglomération de population en tant que *freguesia*, marquait dans le passé la première étape de la croissance d'une agglomération, mais actuellement elle est devenue obsolète. La dénomination de *freguesia* est encore utilisée dans certains pays qui furent des colonies Portugaises, (Macao, le Brésil où il existe encore la dénomination de *freguesia* pour certains anciens districts de certaines villes, le Cap-Vert qui possède encore un découpage administratif en *concelhos* subdivisés en *freguesias*).

⁵ Les populations sont associées à l'administration provinciale à travers des élections auxquelles elles sont conviées, mais le droit de vote est réservé aux citoyens qui ont un certain niveau de développement économique et culturel, et qui se soumettent aux obligations dites de citoyenneté (soumission au droit portugais, impôts et service militaire).

les conseils comptant plus de 2 000 habitants européens. Pour les conseils ayant une population entre 1 500 et 2 000 habitants, le législateur crée des commissions municipales. En effet, l'autonomie est moindre dans les commissions municipales que dans les *Câmaras* municipales, et plus grande dans les commissions municipales que dans les *Juntas locais*. Cette discrimination remonte à la fin du XIX^{ème} siècle.

- Conseil où population > 2 000 hab. européens = Câmara Municipal
- Conseil où population > 1 500 hab. < 2 000 hab. = Commission Municipale
- Population < 1 500 hab. = Junta Local

Les villes chefs-lieux des Conseils, qui sont des grandes villes, sont découpées en quartiers. Les Conseils sont groupés en districts lorsque la taille ou la discontinuité du territoire et les nécessités de l'administration le justifient. De plus, le découpage administratif de chaque province d'Outre-mer suit les besoins de son progrès socio-économique.

L'autorité suprême d'un district en Outre-mer est le Gouverneur de district. Dans les Conseils et dans les Circonscriptions administratives créés au lieu du district, l'autorité appartient à l'administrateur du conseil ou de circonscription. Au niveau de la *Freguesia* (Paroisse) l'autorité appartient au *Regedor* (Régisseur), et dans le Poste Administratif l'autorité revient à l'administrateur de Poste.

En ce qui concerne les *autarquias locais*⁶ (collectivités locales), l'administration des intérêts communs dans les localités appartient aux *Câmaras municipais* (chambres municipales), commissions municipales, *juntas de freguesia* et *juntas locais*, selon un Statut Politico-Administratif et une loi spéciale. Dans chaque district, il y a des *juntas* (corporation administrative ou consultative) de district, ayant une compétence délibérative, qui assistent les gouverneurs dans leurs fonctions. La *Câmara municipal* est une *structure administrative*⁷ du conseil. Le président (maire) est désigné par le gouverneur selon le règlement de chaque province. Le président est l'organe d'exécution des délibérations de la *Câmara*. Les circonscriptions administratives peuvent avoir des commissions municipales ; il en est de même dans les conseils qui ne peuvent pas se constituer en *Câmara* à défaut ou nullité d'une élection ou lorsque le nombre d'électeurs inscrit est inférieur au nombre minimum établi.

Dans les *Freguesias* sont instaurées des *juntas de freguesia* et, ou si cela est impossible,

⁶ L'*autarquia local* doit être perçue comme une personne collective de droit public constituée par un ensemble de citoyens résidants dans une circonscription du territoire de l'Etat et dont les intérêts communs sont défendus par des organes dotés d'autonomie dans le cadre de la loi. Cf. Prof. M. Caetano, Tratado, vol. I, pp. 129 et 143.

⁷ Les structures administratives (*corpos administrativos*) sont des organes de type collégial qui manifestent la volonté d'une des *autarquias locais* et leurs représentent dans les relations avec les citoyens ou d'autres personnes collectives. Cf. Prof. M. Caetano, Tratado, vol. I, pp. 129 et 143.

des *juntas locais*. Au niveau des Postes Administratifs sont également instaurées des *juntas locais* lorsque dans leur siège (chef-lieu) existe un peuplement ou noyau d'habitants dont les caractéristiques le permet. Les Conseils et les *Freguesias* sont des *autarquias locais* proprement dites, des personnes collectives de droit public, ayant autonomie administrative et financière établie par la loi.

Je retiens que, si ce système des « *autarquias locais* » vise une décentralisation des pouvoirs publics, il reste néanmoins très dépendant de la tutelle. En effet, sont instaurés *de facto* deux types de tutelle administrative⁸ pour les délibérations des structures (*corpos*) administratives : l'une correspondant à l'autorisation préalable à la réalisation d'un projet (*tutelle préventive*), l'autre après la prise de décision, décision dont l'exécution reste suspendue jusqu'à ce que soit obtenue l'autorisation pour la mise en application de la résolution, c'est la *tutelle répressive*.

1.3- Une volonté de rationaliser les droits de propriétés

1.3.1- Les concessions aux entrepreneurs portugais ou étrangers

Le foncier, dans les collectivités locales de l'Outre-mer, reste pour l'essentiel géré par une réglementation qui remonte à 1901. Les transactions entre privés sont effectuées directement entre les parties intéressées. Quand il s'agit d'un étranger, le conseil des ministres est le seul compétent pour sanctionner la transaction. La loi fixe des limitations à l'exercice du droit de propriété. Ainsi, dans les *povoações marítimas* (agglomérations maritimes)⁹, les constructions sont interdites dans une bande de 80 m à partir de la rive, et 100 m de part et d'autre des voies de chemins de fer. Par ailleurs, la loi fixe à 5 000 ha la superficie maximum de terrains à attribuer à une personne dans les colonies ayant un gouverneur-général (et 2 500 ha pour les autres), et ce seulement quand ces terrains se trouvent en dehors d'une agglomération et sa zone périphérique ou quand ils ne constituent pas un usage exclusif des populations indigènes. L'attribution est effectuée par *aforamento* (bail emphytéotique). Les compétences pour l'attribution des terrains appartiennent au ministre des colonies si la superficie du terrain est supérieure à 5 000 ha dans les provinces disposant d'un gouverneur-général et 2 500 ha pour les autres. L'attribution des terrains dont la superficie est supérieure à 25 000 ha dans les colonies de gouverneur-général et 12 500 ha, est effectuée par le ministre par le biais d'un *arrendamento* (bail à rente).

⁸ CAETANO M., op. cit. p. 161. Voir également Caráctereres gerais da tutela administrativa, LIMA Pires de, no Direito, 72-34 ; Efeitos da aprovação tutelar, no Direito, 74 - 48 ; um caso de tutela repressiva, no artigo 2º do Decreto nº 34 667, de 14-6-1945.

⁹ Sont considérées comme maritimes les agglomérations situées le long de la côte à l'intérieur ou à l'extérieur des ports et baies, qui sont partiellement ou totalement comprises dans la bande des 80 m à partir du niveau le plus élevé de la mer, ainsi que celles qui font limite avec cette bande. DINIS R., *pareceres*, p.30.

Le décret N°43 894 du 6 septembre 1961¹⁰ témoigne d'une plus grande préoccupation quant à la mise en valeur des terrains en Outre-mer dans une perspective de renforcement de l'économie de la province : la taille minimale de mise en valeur est multipliée par trois, et au concessionnaire de tout terrain de plus de 100 ha, est exigé un *plano de exploração* (plan d'exploitation), ainsi qu'une preuve de sa capacité technique et financière. Les terrains obéissent à différents régimes réglementaires, selon qu'ils appartiennent au *domaine public de l'Etat*¹¹, ou au *patrimoine public de la province*¹², ou au *patrimoine privé de la province*¹³, ou encore au *domaine particulier*¹⁴.

1.3.2- L'enchevêtrement des droits portugais et indigène

A partir du début des années 1960, pour la première fois dans l'histoire de la ville de Lourenço Marques, se pose la question de l'organisation de son développement à l'échelle d'un territoire plus large (celui d'une sorte de région urbaine). A partir de ce moment-là, il convient de tenir compte des différents modes d'appropriation de l'espace et plus particulièrement des modes d'occupation du territoire par les communautés indigènes. L'Etat portugais n'a en effet pas réussi à imposer sa propre conception du droit de propriété à l'ensemble du territoire du Mozambique et a laissé subsister à l'intérieur de réserves indigènes le droit coutumier.

Une analyse comparative entre les droits fonciers portugais et coutumier laisse à penser qu'il s'agit de deux conceptions foncières opposées. Le droit foncier portugais est issu d'une longue tradition paysanne (système familial d'exploitations agricoles et d'élevage, qui produisent à petite échelle pour leur consommation et pour le marché) et bourgeoise. Selon cette tradition, la propriété (l'immeuble en tant qu'objet d'appropriation et le droit de propriété du 18^{ème} siècle en

¹⁰ COISSORÓ N., *Regime das terras em Moçambique*, In « *Moçambique* », Curso de Extensão Universitária, ano lectivo de 1964/1965, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, Universidade Técnica de Lisboa, pp. 369-435.

¹¹ Le domaine public de l'Etat en tant que *coisas públicas* devrait en principe rester hors du commerce privé, c'est-à-dire être inaliénable et imprescriptible. Mais le règlement prévoit la concession à titre précaire de son usage ou occupation. Il peut être transféré vers les collectivités locales, ce qui implique sa commerciabilité juridique publique, car le transfert s'effectue de l'Etat vers d'autres personnes de droit public.

¹² La province d'Outre-mer peut dans les limites de son territoire attribuer certains biens immobiliers pour la réalisation de certaines fins et établir les conditions de leurs transferts vers les particuliers. Elle peut soumettre ces terrains au commerce juridique public, au commerce juridique privé, à un régime mixte ou spécial selon ses besoins.

¹³ Les terrains faisant partie du *patrimoine public* de la province peuvent être transférés vers le *patrimoine privé* pour la construction des édifices de services publics. Le patrimoine public de la province peut être transféré vers les particuliers à condition de continuer d'être destiné à une fin sociale. A l'exception des terrains de 1^{ère} classe comprise dans les peuplements, qui lorsqu'ils sont vendus débouchent sur la *propriedade perfeita* (pleine propriété), pour tous les autres, les particuliers ne peuvent bénéficier que du *domínio útil* (domaine utile) et la province jouit du droit de réversion en cas de détournement de l'usage. Il s'agit là, de l'affirmation de la fonction sociale de la propriété qui prévaut, en dépit de l'attribution des droits individuels.

¹⁴ En ce qui concerne les terrains du domaine privé des citoyens, la Constitution et la Loi Organique d'Outre-mer limitent la nature pleine et absolue du caractère originaire du droit de propriété. Les biens des particuliers sont destinés à l'«*usage méthodique des ressources*» pour reprendre l'expression de Narana Coissorónsi, l'exercice de droit qui leur revient doit contribuer à l'utilité publique et au développement de la province. C'est le concept *solidariste* du droit de propriété, qui considère que celui-ci au-delà de l'utilité du propriétaire doit également être réalisé dans l'intérêt général.

tant que forme juridique de l'appropriation) constitue un principe de l'ordre social. En revanche, le droit foncier indigène africain ne valorise pas l'appropriation individuelle ou familiale des biens immobiliers, l'appartenance à un groupe social étant déterminante. Les portugais ont introduit la propriété foncière et immobilière pour faire participer les indigènes à leurs propres entreprises de modernisation, (mise en valeur agricole ou fondation des villes).

1.3.2.1- Droit coutumier et réserves indigènes

La *Lei Orgânica do Ultramar* du 27 juillet 1953 prévoit de reconnaître et d'instaurer des régimes spéciaux de propriété en faveur des indigènes dans les terrains destinés à leurs *povoações* (peuplements), selon les principes suivants :

- la propriété, susceptible de titre et de registre, doit respecter toutes les concessions réalisées par les gouvernements des provinces d'outre-mer, excepté en cas d'expropriation pour cause d'utilité publique, selon une compensation par d'autres terrains disponibles ;
- la propriété ainsi constituée n'est transmissible qu'entre indigènes dans le cadre du régime coutumier (*gentílico*) reconnu par eux ;
- cette propriété ne peut servir de caution que devant un organisme ad hoc de crédit ou d'assistance économique, créé par la loi en faveur des indigènes.

Mais la non-cessibilité n'inclut pas les fruits. Les formes d'organisation des populations indigènes accordent une importance particulière à l'*aldeamento* (*peuplement d'indigènes*), mais se heurtent au nomadisme et à une structure d'installation des populations trop clairsemée. La rationalisation de l'organisation de tels *aldeamentos* entre en conflit avec l'absence d'appropriation individuelle de la terre, qui permettent aux indigènes de s'installer pour l'agriculture ou pour le pâturage du bétail. De plus, la loi fait seulement mention de la propriété indigène individuelle et non de la propriété collective (réserves indigènes). Quant aux fruits, bien qu'ils soient des biens immobiliers, ils sont considérés comme mobiles dans les contrats, et peuvent faire l'objet d'une cession. L'indigène, pour lequel l'idée de propriété foncière individuelle n'est pas ancrée, a un fort sentiment de la propriété mobile des fruits de ses cultures. Mais, saura-t-il être prudent lors des actes juridiques où il risque de voir saisir les fruits de ses terrains ? Le législateur portugais s'est arrogé le droit d'interpréter les principes coutumiers tout en essayant de protéger les autochtones d'éventuels abus de promoteurs malveillants.

Le régime de propriété, ainsi mis en place, est difficile à caractériser. D'une part, l'expropriation donne lieu à indemnisation et quelque part à un droit individuel de propriété, bien

que celui-ci ne soit pas librement transmissible (même par une autorisation des autorités administratives) ne puisse pas servir de garantie. Il se situe donc quelque part entre l'usage et la propriété. Il ne s'agit pas non plus de *propriedade comum* (propriété commune) puisqu'il est aliénable entre indigènes et peut cautionner des obligations engagées avec certains organismes. Le but était de permettre aux indigènes de se constituer un patrimoine sans qu'ils accèdent à la pleine propriété.

Selon Marcelo Caetano, un des architectes de la politique coloniale, en tant qu' "*individus de race noire [...]*"¹⁵, les indigènes doivent être régis par les usages et les coutumes propres à leurs sociétés. L'indigène n'est pas considéré comme citoyen portugais, "*Les indigènes sont des sujets portugais soumis à la protection de l'Etat Portugais, mais sans faire partie de la Nation, que celle-ci soit considérée comme une communauté culturelle ou comme association politique des citoyens,*"¹⁶. Et le professeur Adriano Moreira affirme que les indigènes sont des nationaux mais non des citoyens¹⁷. En revanche, José Bossa est opposé à cette idée. Pour lui, tous les natifs d'Outre-Mer sont de citoyens portugais, sans distinction du lieu de naissance ou de condition sociale, cela exclut l'existence de "sujets" par opposition aux dominateurs. La notion de "*sujet*" n'est pas reconnue par le droit constitutionnel portugais.

Dans la forme coutumière, les indigènes, qui vivent en organisation tribale, ont la garantie d'usage et d'usufruit (dit *uso e fruição*) des terres pour établir leurs peuplements, les cultures et le paturage du bétail. Les indigènes peuvent occuper n'importe quelle parcelle à l'intérieur du périmètre délimité, mais cela ne leur accorde pas de droits de propriété. Cette propriété collective ne peut cependant pas être considérée comme un bien commun. La réserve est en effet une partie du *domaine public de l'Etat*, délimitée et accordée à l'usage exclusif des *indigènes* et elle n'est pas dotée d'une organisation politique. Ces *regedorias indigènes* ne sont pas des *agregados políticos tradicionais* (agglomérations politiques traditionnelles), car elles n'ont pas une *personalidade de direito público* (personnalité de droit public), et n'ont pas de patrimoine propre. Le professeur A. Moreira souligne à ce propos qu'il s'agit d'une figure proche de la *compropriedade* (copropriété), et par conséquent il s'agit d'une *contitularidade* (cotitularité). Mais, selon le droit civil, la copropriété suppose soit l'existence préalable d'un droit garantissant la propriété individuelle et doit être prévue par la loi (mariage ou constitution de sociétés), soit découle de l'indivisibilité naturelle du bien en question. Aucun propriétaire n'est obligé, en dehors de cela, de rester dans l'indivision, et il peut à tout moment demander la division.

¹⁵ Régime spécial prévu par la Lei Orgânica, instauré par le Estatuto dos Indígenas Portugueses das províncias da Guiné, Angola et Moçambique, et approuvé par le Decreto-Lei N° 39 666, de 20 mai 1954.

¹⁶ FREITAS J., *Conceito de Indígena e Regime de Indigenato*, Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, 1963, p. 30, cité par COISSORÓ N., op. cit. p. 425.

¹⁷ MOEIRA A., *Administração de Justiça aos Indígenas*, Lisboa, Agência-Geral do Ultramar, 1955, p. 26, cit. par COISSORÓ N., op. cit. p. 425.

Au lieu des droits acquis dans les réserves, l'indigène peut opter pour la loi commune, dès lors que le juge l'accepte. Il peut alors acquérir le droit de propriété immobilière ou d'autres droits réels par héritage, donation ou achat. Mais, dans ce cas, l'indigène ne peut plus habiter les réserves et ne peut à la fois être sujet du droit coutumier et bénéficier de la loi commune pour les rapports de propriété immobilière. Par ailleurs, les réserves peuvent être partagées entre indigènes suite à une requête des *regedores* (régisseurs), dès lors que les indigènes sont installés de façon stable et que la zone d'expropriation ne dépasse pas un hectare.

1.3.2.2- Abrogation du statut d'indigène et création des *regedorias*

Il faut attendre 1961, pour que le professeur A. Moreira, devenu entre-temps ministre, fasse abroger, par le décret-loi N°43 893 du 6 août 1961, l'*Estatuto dos Indígenas*, en considérant que le contexte politique et social d'outre-mer ne justifiait plus le besoin de conserver un système de "protection" des populations indigènes. Le gouvernement s'oriente alors vers le renforcement des institutions municipales et des *regedorias*.

La circonscription territoriale ainsi créée est la *regedoria*, dont font partie tous les individus qui y habitent. Ces habitants sont considérés comme des *voizins* selon le droit traditionnel. Selon l'*Estatuto político de vizinho* (statut politique de voisin), le voisin intervient en tant que citoyen portugais dans les affaires de la *regedoria*. La *regedoria* est une personne juridique, et les terrains qui la composent sont considérés patrimoine public de cette forme particulière d'*autarquia*. En ce qui concerne la propriété des terres et conformément au décret-loi N°43 897 de 6 août 1961, les *voizins* des *regedorias* reçoivent une garantie conjointe d'usage et d'usufruit des terres pour l'installation de leurs peuplements, mais n'accèdent pas au droit de propriété individuelle.



Fig. VI.4: Un débat populaire sur les statuts du foncier

Avec ce décret-loi, l'Etat portugais recherche une forme de compromis entre le droit de la propriété privée et le droit coutumier. Les communautés indigènes sont transformées en collectivités locales qui se voient attribuer une propriété collective (à l'image des biens communaux des communes de montagne françaises) et leurs habitants ont un droit d'usage sur ces propriétés collectives.

2- Les transformations du système de planification territoriale

Le nouveau contexte politique et administratif des Provinces d'Outre-mer est favorable à l'émergence de nouvelles expériences de planification territoriale, dont les responsables sont par ailleurs sensibles aux initiatives prises par différents pays européens dans le champ de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. L'avènement de la deuxième génération de plans de ville constitue un tremplin pour la mise au point d'une nouvelle approche de la ville.

2.1- La deuxième génération de plans d'urbanisme en Europe

Les années 1960-1970 apportent en Europe une nouvelle façon de voir la ville, ce qui se traduit par l'abandon des plans de première génération (qui concevaient la ville à une échelle réduite et cherchaient à maîtriser une croissance par extensions), au profit des schémas directeurs, qui privilégient la conduite systématique d'enquêtes sociologiques et d'études statistiques pour avoir une meilleure compréhension de la ville, et perçoivent la ville à une échelle régionale. Cette deuxième génération de documents d'urbanisme insiste par ailleurs, sur la nécessité d'une réorganisation institutionnelle et met en relief la nécessité d'un ordre hiérarchique entre les différentes échelles de la planification du territoire.

La deuxième génération de plans en Europe correspond donc à une volonté soutenue d'avoir d'une part un niveau national de planification économique et l'aménagement du territoire (qui se décline aux niveaux de la région et éventuellement de l'agglomération) et d'autre part un niveau de planification urbanistique (agglomération et commune). Dans un tel système, la région au Portugal, l'agglomération en France, le comprensorio en Italie, le comté en Grande-Bretagne, apparaissent comme le lieu privilégié d'articulation des planifications économiques et urbanistiques. Et cette approche qui se généralise en Europe se solde par des échecs. Car les auteurs ayant œuvré sur ces plans de deuxième génération ont paradoxalement insisté, à travers les textes de loi et lors des débats, sur l'importance de porter la réflexion à cette l'échelle. Sans concrétisation réelle.

2.1.1- L'âge d'or de la planification en France (1965-1975)

La période des années 1960-1970 est, en France, l'occasion d'envisager la sédimentation de deux niveaux de planification du territoire, l'un s'orientant vers la programmation économique et financière (l'aménagement du territoire) et l'autre se consacrant aux questions inhérentes à l'urbanisme.

Le niveau de planification économique se traduit au niveau national par l'émergence d'une démarche d'aménagement du territoire, puis il se décline au niveau régional par le biais des Schémas directeurs d'études des Aires métropolitaines et parfois même jusqu'au niveau de l'agglomération. Un rapprochement peut être effectué entre le système instauré en France et ceux instaurés un peu partout en Europe, où ils se soldent également par des échecs.

L'avènement de la deuxième génération de plans d'urbanisme en France fait suite à l'approbation de la Loi d'Orientation Foncière et conduit à l'instauration des SDAU, des POS, des ZAC et des PAZ. Après avoir suscité très peu de débats durant de nombreuses années, la planification urbaine semble désormais faire l'objet d'un intérêt redécouvert au niveau de l'Etat ainsi que dans les collectivités locales. Ainsi, des schémas anciens font l'objet d'une révision ; de nouveaux schémas sont lancés : des professionnels et décideurs se rassemblent autour du renouveau de la planification urbaine et de ses méthodes.

Progressivement, l'approche stratégique l'a emporté sur l'aspect réglementaire : la *loi d'orientation foncière*¹⁸, considérée comme étant la base de l'urbanisme français, met en place des démarches plus *stratégiques*, remplaçant les *plans directeurs d'urbanisme* et les *plans de détail*. Sont alors instaurés le *schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme* (SDAU), un document stratégique non opposable aux tiers, et le *plan d'occupation du sol* (POS) sur lequel priment les options du SDAU. Cette loi intronise également la ZAC (Zone d'Aménagement Concerté), constituée notamment d'un PAZ (Plan d'Aménagement de Zone) qui fait exception au POS.

Au cours des années 1970, l'on assiste à l'élaboration d'une génération de SDAU, comportant pour quelques-uns des méthodologies élaborées. Tous prenaient pour référence première l'échelle de l'agglomération, intégrant alors un zonage et spécifiant des réserves vouées aux infrastructures et équipements. Par la suite, la majorité des schémas directeurs relèvent de la compétence intercommunale. Mais les professionnels de l'urbanisme ainsi que les élus mettent en cause : a) les contenus et les formes traditionnelles du zonage de ces schémas directeurs ; b) la démarche descendante allant du SD au POS, tandis que ce dernier doit être compatible avec le premier ; c) l'écart entre les documents de planification et les outils de mise en application des

¹⁸ Décret n° 67-1253 du 30 décembre 1967. RANDET P., ARROU-VIGNOD M., LION R., GARIN G., et MURET J.P., *35 ans d'urbanisme*, Confédération Française pour l'Habitation et l'Urbanisme – Centre de Recherche et de Rencontres d'Urbanisme, Paris, 1981, p. 171

politiques urbaines. Ainsi, les SD plus récents ou les SDAU en révision cherchent à définir des axes générateurs de développement au lieu de représenter l'agglomération à 15 ou 20 ans ; ils effectuent moins d'investissements publics importants et concentrent les moyens et acteurs sur le développement urbain ; ils remettent en cause les élaborations conjointes entre collectivités locales et Etat pour laisser la place à un consensus d'agglomération ; ils conçoivent ainsi un projet d'agglomération comme dénominateur commun pour les différentes municipalités, se différenciant ainsi d'un impératif commun répondant à une logique d'ensemble comme ce peut être le cas chez les anglo-saxons (*bottom-up*).¹⁹ Durant la période suivante, jusque dans la décennie 1970, les interventions portent sur des actions telles que le VI^{ème} Plan (1971-1975) et la création des OREAM (Organismes Régionaux d'Etude et d'Aménagement des Aires Métropolitaines), une des priorités étant de résoudre le manque de logements pour les diverses catégories de revenus. Aussi, sont votées deux lois, celle du 12 décembre 1975 qui instaure un Plafond Légal de Densité (PLD) et celle du 31 décembre 1975 qui porte sur la réforme de la politique foncière et crée les ZIF (Zone d'Intervention Foncière). Toutes deux sont approuvées par décret le 29 mars 1976.

Le tableau ci-après présente un récapitulatif des outils de planification du territoire utilisés en France lors de cette deuxième génération de plans :

Niveau	Aménagement du territoire (DATAR)	Urbanisme
Etat (Niveau national)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Programmation économique et financière ➤ Plans économiques de niveau national - Schéma d'aménagement du territoire 	
Région (Niveaux régional et supra-municipal)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Schéma directeur d'études des aires métropolitaines ➤ Plan d'aménagement et d'organisation général de région (PADOG-RP) 	- SDAU intercommunal
Municipalité (Niveau Local)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 	Agglomération <ul style="list-style-type: none"> - POS communal et urbanisme opérationnel (ZAC, PAZ...)

Fig. VI.5: Les outils et niveaux de planification du territoire (1970)

* * *

La deuxième génération de plans est l'occasion d'amorcer en France une collaboration entre la commune et l'Etat. Après une période de grandes opérations d'urbanisme, l'on constate une volonté de renouer avec une planification d'ensemble au niveau du territoire de

¹⁹ ASCHER F., « Projet Public et réalisations privées : Le renouveau de la planification des villes », In « *Les Annales de la Recherche Urbaine* », n° 51, Paris, juillet, 1991, Diffusion mars 1992, p. 5.

l'agglomération (le SDAU et le POS). Davantage que par le passé, l'accent est mis sur la nécessité d'études préalables approfondies ; l'importance de la maîtrise publique des projets d'urbanisme ressort (d'où la réalisation d'expropriations). C'est une période caractérisée également par un fort interventionnisme de l'Etat. Mais les résultats s'avèrent mitigés. A partir de 1975, étant donné leur faible succès, les SDAU sont progressivement remis en cause.

Les Plan d'occupation des sols sont progressivement généralisés à l'ensemble des communes, tant et si bien qu'un des effets paradoxal de la Loi d'orientation foncière est la promotion d'un urbanisme de type municipal.

2.1.2- Rationalisme et réformisme en Italie

La deuxième génération des plans d'urbanisme en Italie voit le jour durant les décennies 1960 et 1970. Se façonne alors la ville *par additions*, à travers les plans dits d'expansion urbaine (*piano dell'espansione urbana*). Le Plan régulateur se voit assigner des nouvelles missions : offre élargie en termes de services et d'équipements et gestion rationalisée de l'espace et de la propriété. Les outils pour atteindre de tels objectifs restent le zonage, une prise en compte accrue des besoins en fonciers et logements sociaux et une définition des standards de services sociaux devenue obligatoire en 1968. L'idéal du progrès social recherché en la Charte d'Athènes s'était dilué, puisque les pouvoirs publics n'avaient pas été en mesure d'assurer un partage des ressources équitables sur l'ensemble d'un territoire mû par une croissance urbaine dynamique. D'où l'intérêt d'étudier la planification urbaine italienne à travers ses différentes générations, puisque les nouvelles orientations sont bien souvent établies après analyse des bilans tirés des précédents plans.

Dans un premier temps, avait été mésestimée la forte et désordonnée croissance urbaine. Au cours de la seconde période, celle-ci ne cesse pas. Cependant, une prise de conscience accrue permet alors un suivi meilleur de l'expansion, qu'il ne fallait d'ailleurs pas contenir mais rationaliser. Parallèlement, la critique se fait plus dure également chez certains urbanistes, qui s'inscrivent dans une démarche de *réformisme* urbanistique. Les plans de deuxième génération suscitent en Italie une évolution disciplinaire remarquable grâce à la contribution de Giovanni Astengo²⁰ qui formalise un véritable système de planification territoriale.

Par ailleurs, en Emilia-Romagna, les hommes politiques de gauche cherchent progressivement à *administrer l'urbanisme*²¹, un champ d'action jusqu'alors réservé aux

²⁰ NOVARINA G. (dir.), *Plan et Projet : L'urbanisme en France et en Italie*, Paris, Anthropos, 2003, p. 77.

²¹ Cette expression est forgée par G. CAMPOS VENUTI dans son ouvrage, *Administrare l'urbanistica*, Einaudi, Torino, 1967, cit. par lui-même dans son ouvrage *La terza generazione dell'urbanistica*, Urbanistica, Franco Angeli, Milano, 7^e edizione, 1994, p. 39.

techniciens. Ces élus ont alors volonté de questionner la rente urbaine et son inscription dans la ville. Les plans dits *rationalistes* ne s'opposent pas ouvertement à la structure immobilière, mais cherchent à surmonter les effets négatifs sans affrontement direct à la cause. En tout cas, ces plans constituent une source d'innovation fertile en matière de planification. Et ils sont également porteurs d'une large signification culturelle. Le plan d'Astengo pour Assise (1958) n'a pas fait d'ailleurs l'objet d'approbation, mais il représente le jalon pour l'analyse des centres historiques. Le plan de Florence proposé en 1962 par Detti semble être le plus avancé parmi les plans *rationalistes* et est fort conditionné quant à son choix, par des aspects politiques et culturels. Mais l'application de ces plans se heurte aux intérêts fonciers et immobiliers qui en bloque la mise en œuvre.

Les *plans réformistes*, se proposent donc d'intervenir, pour contrer et conditionner le régime immobilier et la rente urbaine. Pour que cela soit possible, l'urbanisme réformiste met en valeur le rapport *plan-gestion* et conditionne le même choix d'un plan réellement faisable. En général les plans réformistes²² sont ceux pouvant assurer une effective continuité, et qui ont déterminé un développement effectif et qualitatif de la ville. Ils prennent appui sur un zonage rigoureux (avec un objectif de protection des espaces agricoles et naturels), sur la définition de standards (dotations) d'équipements et de services que les opérateurs immobiliers doivent respecter et sur la réalisation de programmes de logements sociaux. Les plans de la deuxième génération sont élaborés pour l'essentiel à l'échelle communale, peut-être transposés sur toute une aire intercommunale, et ne peuvent être transposés à l'échelle métropolitaine. Les ressources communales souvent limitées empêchent dans bien de cas d'atteindre les objectifs fixés dans les plans, tant aux dotations d'équipements et de services.

En Italie, les niveaux de gouvernement du territoire sont l'Etat, la Région (cinq régions à statut spécial et quinze régions à statut ordinaire), les Provinces (au nombre d'une centaine), et les Communes (au nombre de huit mille).²³ A partir de 1969, la régionalisation est engagée. Mais, déjà depuis 1946 les régions ayant un statut spécial peuvent légiférer librement, les régions ayant un statut ordinaire partagent le pouvoir législatif avec l'Etat. Ce dernier vote des lois-cadres (*leggi cornici*) qui priment sur les lois régionales. Les régions bénéficient dès la fin des années 1960 d'une série de *funzioni amministrative* (concernant les compétences et moyens administratifs) qui

²² Parmi les plans réformistes de la deuxième génération se trouve ceux de Bergamo de 1969 et de Pavia (1976). En Emilia-Romagna, sont également élaborés des plans réformistes tels que ceux de Modena (1965), Reggio (1967), Imola (1969) ou Bologne qui en 1970 achève une procédure de planification graduelle dont l'amorce remonte à la décennie précédente. Sont également à relever ceux de Ravenna (1973) et Ferrara (1975). Sont ensuite mis à jour les plans de Modena (1975) et Bologne (1978). Ces documents s'opposent au rapprochement « *quantité égale qualité* » et se présentent comme des plans de sociabilité (*socialità*) urbaine, montrant pour la première fois également une certaine préoccupation quant à la sauvegarde environnementale.

²³ NOVARINA G., « Echelons de gouvernement territorial et programmation négociée en Italie », Cours de Master à l'IUG. Voir également NOVARINA G. (sous la dir.), *Plan et Projet : L'urbanisme en France et en Italie*, Ed. Economica, 2003, pp. 2, 10 et 11.

ont trait à la planification territoriale, à l'urbanisme, au logement, au développement économique, à la culture et à la gestion des services publics.

Une série de lois régionales cherchent alors à mettre en place un système de planification territoriale fondé sur l'existence de plusieurs échelons auxquels sont assignées des missions et des tâches particulières. La plus célèbre de ces lois est la LR56/1977 (encore en application) adoptée par la Région Piémont, à l'initiative de son assesseur à l'urbanisme Giovanni Astengo.

Giovanni Astengo, professeur à l'Istituto di Architettura dell'Università de Venezia, fondateur de l'enseignement de l'urbanisme en Italie, directeur de l'Istituto Nazionale di Urbanistica et de sa revue « Urbanistica », théorise l'idée d'un système de planification en cascade (« *a cascata* »). Il imagine la planification comme un processus linéaire et séquentiel qui permet de passer insensiblement de la programmation économique à l'urbanisme (pensée en tant que gestion des usages du sol et des formes urbaines). Chaque échelon de gouvernement du territoire est responsable d'une séquence de planification :

- la Région a en charge la programmation du développement économique et dispose pour se faire de différents outils (plan territorial, programme de développement, plans sectoriels),
- l'échelon intermédiaire (groupement de communes ou *comprensorio* puis province), dispose d'un plan territorial de coordination qui est l'occasion d'une première traduction des objectifs économiques en orientations d'urbanisme,
- l'échelon communal qui s'appuie sur l'adoption d'un Plan régulateur général (Loi de 1942) pour réglementer l'usage du sol et imposer les standards d'équipements, basés d'un urbanisme de qualité.

* * *

L'avènement des plans de la deuxième génération en Italie doit composer avec deux courants qui s'opposent, l'une cherche à rationaliser l'expansion sans la limiter, et l'autre assume un caractère de réformisme urbanistique et cherche à supplanter les problèmes immobiliers, pour mettre en valeur les éléments sociaux de la ville. Le réformisme connaît une série de succès, dont le plus connu est l'expérience de Bologne, une des premières villes européennes à se lancer dans la restauration de son centre historique. La planification régionale, comme celle dite d'aire vaste (région urbaine), connaît un succès beaucoup plus mitigé.

2.1.3- Les deux échelons de planification territoriale en Grande-Bretagne

La planification territoriale en Grande-Bretagne fait l'objet d'une importante réflexion pendant la décennie de 1960, fondée sur le *Town and Country Planning Act* de 1947, cette dernière est l'héritage de la période de l'après guerre. L'examen critique de cette loi conduit à l'adoption du *Town and Country Planning Act* de 1968, qui impose désormais une distinction entre les problèmes locaux et ceux d'ordre stratégiques. C'est dans ce contexte que la Grande-Bretagne est conduite à instaurer une nouvelle politique de planification territoriale, et ce à deux niveaux.

Au cours des années 1960, les plans de développement élaborés précédemment (sous le 1947 Act) demeurent les documents de base de la planification, et leur faiblesse devient évidente. De plus, ils ne s'adaptent pas à l'émergence d'une planification régionale, et ils deviennent de plus en plus incapables de se conformer aux exigences techniques des nouveaux plans, notamment en ce qui concerne le rapport entre l'usage du sol et les moyens de transport, mais aussi les plus complexes redéveloppements (*redevelopments*) des centres urbains par les secteurs publics et privés. Par ailleurs, le gouvernement doit faire face à une surcharge de travail inhérente à l'approbation au niveau ministériel des plans de développement et leur révision, et cherche ainsi à se désengager. C'est ainsi qu'est créé en 1964 le PAG (*Planning Advisory Group*). L'évaluation des plans de développement par le PAG conduit à une recommandation clef, qui consiste à séparer la politique stratégique (constituée par des éléments essentiels ou *structurants*) et sa mise en œuvre détaillée (plans de détail). Le PAG préconise l'instauration de deux niveaux de plans.

Les *urban structure plans* élaboré pour les comtés ou les comtés métropolitains, seraient des outils de politique stratégique (*strategic policy Plans*) approuvés par le ministère. Ils comporteraient un document écrit (mémoire descriptif et justificatif), illustré par des croquis, des cartes et des schémas plutôt que des plans. Le PAG préconise une nouvelle forme de plan pour établir une politique stratégique pour le développement des villes (et des comtés), comme le lien principal entre les plans régionaux et la planification locale d'occupation du sol, et intègre la planification de l'occupation du sol et le développement du système de transport.

Les plans locaux (*local plans*) seront élaborés par les districts pour la mise en place des *structure plans policies*, et comme structure pour la maîtrise du développement. Ils sont composés eux aussi, des documents écrits incluant une proposition de plan détaillé, plutôt qu'un plan d'occupation du sol.

En 1967 le *white paper* (ou livre blanc) sur le *Town and Country Planning* suit les recommandations du PAG et ce nouveau système est en conséquence instauré par le *Town and Country Planning Act 1968* avec très peu de changement.

Ce système de planification à deux échelons (voisin du système français) est considéré à l'époque par bien des observateurs comme un modèle – son application se heurte pourtant avec à bien des difficultés. B.Cullingworth et V. Nadin note à ce propos qu'en 1980, sur 70 *structure plans* prévus, 64 sont encore en cours d'élaboration, alors que mais 495 *local plans* l'ont été. La durée moyenne d'élaboration est de 14 ans. Là aussi, on assiste à un échec de la planification supracommunale²⁴.

Le gouvernement néo-conservateur qui prend le pouvoir en 1979 doit faire face à une crise industrielle qui a des effets directs sur les grandes agglomérations (apparition de friches dans les *Inner Cities*. Favorable à l'économie de marché, il voit dans l'Etat-Providence un obstacle à la relance du développement. Il prend appui sur l'échec du *Town and Country Planning Act* de 1968 pour proposer une simplification draconienne du système de planification territoriale.

2.1.4- Aménagement du territoire et réforme de l'urbanisme au Portugal

Le Portugal connaît une série de réformes législatives et par ce biais, il s'est doté d'outils de planification qui répondent à deux impératifs. Il est en effet volonté d'amorcer une politique d'aménagement du territoire, qui se base sur des instruments à caractère économique tels que les *Planos de Fomento*, et de reconcevoir la pratique urbanistique à travers une réforme des plans. Ce sont alors deux échelles distinctes que s'attache à traiter cette deuxième génération de plans.

2.1.4.1- La programmation du développement économique : les «*Planos de Fomento*»

Au cours des années 1960, l'Etat Portugais s'oriente vers la définition d'un *esquema de ordenamento geral do território*²⁵ (schéma d'aménagement général du territoire), dans le but d'une distribution équilibrée de la population, des activités économiques et de l'emploi. Pour ce faire, l'Etat instaure des outils de développement dénommés *Planos de Fomento* (plans d'incitation), cherchant à agir sur tous les domaines sectoriels à la fois. Ces plans ont été appliqués en trois phases successives, comprises entre 1953 à 1967, la deuxième d'entre elles ayant permis de capitaliser une certaine expérience au niveau de l'aménagement (*planeamento*) et de fixer des objectifs de développement essentiellement à l'échelle régionale afin de corriger les

²⁴ CULLINGWORTH B. et NADIN V., *Town & Country Planning in the UK*, Londres treizième édition, Routledge, 2002, p. 93, voir également CULLINGWORTH B. (dir.), *British Planning, 50 years of urban policy*, Londres et New Brunswick, The Athlone Press, 1999, pp. 50-51, 53, et 79.

²⁵ Encadrée par la loi de Reconstitution économique (Lei de Reconstituição Económica n° 1914 du 24 mai 1935), qui couvre une période de 15 ans (1935-1950). Cette loi vise à doter le pays d'une bonne infrastructure, à travers des projets de développement hydro-agricole, de repeuplement forestier, de réorganisation de la poste (C.T.T.), des plans portuaires, de renouvellement de la marine marchande et de modernisation du réseau routier. MASSART J.-J. et SUETENS N., *L'espace commun portugais*, Collection du Centre d'étude des problèmes sociaux de l'industrialisation en Afrique noire, éditions de l'Institut de Sociologie, Université Libre de Bruxelles, 1969, p. 153.

déséquilibres spatiaux. Durant la troisième phase, l'aménagement régional se voit détaché des autres politiques, faisant apparaître la nécessité de définir un schéma général de l'aménagement du territoire pour obtenir une répartition des facteurs productifs en fonction des ressources utilisées. (cf. Fig. VI.6)

<i>Plans de Dévelop.</i>	<i>Période</i>	<i>Niveau</i>	<i>Objectifs</i>	<i>Caractéristique</i>
1^{er} Plano de Fomento	1953-1958	?	<ul style="list-style-type: none"> - Investissements orientés vers la construction d'infrastructures. - Aménagement du territoire. - Amélioration du niveau de vie des populations et des conditions d'emploi. 	<ul style="list-style-type: none"> - Programme sectoriel, dépourvu d'intention coordinatrice hors du domaine financier. - Non prise en compte des potentiels et besoins des différentes régions.
2^{ème} Plano de Fomento	1959-1964	Régional	<ul style="list-style-type: none"> - Stratégie d'investissements visant à renforcer l'initiative privée ; - Définition des objectifs de développement visant à corriger les inégalités régionales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Programme sectoriel, dépourvu d'une intention coordinatrice hors du domaine financier. - Non prise en compte des potentiels et besoins des différentes régions.
Plano Intercalar (ou intermédiaire)	1968-1973	Régional	Développement économique (également instigateur du schéma de programmation globale) ;	<ul style="list-style-type: none"> - Caractère économique ; - Préoccupation inhérente vis-à-vis du <i>planeamento regional</i> et d'une répartition plus équitable des revenus.
3^{ème} Plano de Fomento	1965-1967	Régional	<ul style="list-style-type: none"> - Préconisations pour un développement harmonieux des régions pour corriger les déséquilibres. - Préconisations pour un schéma général d'aménagement du territoire. - Définition des objectifs et des orientations fondamentales 	<ul style="list-style-type: none"> - Premières grandes lignes d'une politique d'aménagement du territoire

Fig. VI.6: Les Plans d'aménagement du territoire

2.1.4.2- Une nouvelle réforme des plans d'urbanisme

a) Du Plan Général d'Urbanisme au Plan Directeur Municipal

Au Portugal, l'instauration d'une planification territoriale à l'échelle de la ville ne s'intervient qu'en 1977. Le Plan Général d'Urbanisme²⁶ se voit remplacé par le Plan Directeur

²⁶ L'instauration du Plan Général d'Urbanisme au Portugal (pour la planification à l'échelle de la ville) remonte à 1934. En 1959 est instauré le *Plano Director de Desenvolvimento da Região de Lisboa* (Plan directeur de développement de la région de Lisbonne) : loi 2099, du 18/8/1959. Le Ministère des travaux publics et des communications instaure les « plans généraux d'urbanisation et d'expansion des sièges des municipalités » par le décret n° 33.921, les « plans provisoires d'urbanisation » par le décret n° 35.931, mais il n'est pas trouvé de décret instaurant le Plan directeur au Portugal. En revanche, existe un décret spécifique pour instaurer un Plan directeur pour chaque ville.

Municipal²⁷. Durant les quatre décennies séparant ces deux documents, sont menées en vain des tentatives d'ordonner la ville par le biais de décrets. L'idée est alors de mettre en place un urbanisme spécifique à chaque ville²⁸, et ce en particulier dans les plus grandes d'entre elles comme Lisbonne et Porto.

b) Plan de détail ou d'unité d'aménagement (1971)

L'essai d'une codification des pratiques d'urbanisme est concomitant avec l'instauration des critères de planification qui s'amorce au cours de cette période, et s'étend jusqu'à la Révolution des Œillets. A partir de 1971, la ville de Lisbonne inaugure également à son niveau des normes d'étude et des procédures d'analyse. Sont en outre établis un classement et une définition des types d'usage des espaces à prendre en compte lors des opérations de planification urbaine. Les critères d'orientation pour les études de planification des unités d'aménagement²⁹ sont aussi spécifiés. Les *plans de détail ou d'unité d'aménagement* se segmentent en trois phases : l'étude informative préliminaire, l'avant-plan puis le plan final. Le processus d'aménagement comporte : a) une étude diagnostique et d'identification préliminaire, b) une formulation des conditions de réalisation du processus d'aménagement, c) une planification du processus d'aménagement, d) une saisie de l'information, e) une analyse, f) une définition des buts et des objectifs, g) une spécification des principes méthodologiques et stratégiques à adopter, h) une formulation du programme de planification, i) une étude préliminaire des différentes solutions, j) une phase de participation, k) une autre d'évaluation, et enfin l) une décision sur les différentes hypothèses à suivre m) avant approbation.

Au niveau de l'étude diagnostique, sont prise en compte une reconnaissance du lieu, une analyse de l'information disponible, une caractérisation préliminaire de l'urbanisation existante, de l'usage et de l'occupation du sol, des activités, des effets directs ou indirects découlant des conditions existantes dans le secteur, des antécédents de la planification urbaine, de l'affectation et de la propriété du sol, des engagements de l'administration dans le secteur, des disponibilités de sols et des disponibilités financières, la disponibilité de politiques, les stratégies et les moyens adaptés à l'action dans le secteur, priorités de programmation du développement urbain... Un découpage en deux parties (élaboration des études préliminaires et production de solutions)

²⁷ Loi n° 79/77 du 25 octobre. Cette loi qui intervient un an après l'adoption de la Constitution du Portugal, entre dans l'esprit de la *Révolution des Œillets*. Aussi, sont élargies les attributions et compétences des collectivités locales en matière de développement socio-économique et environnemental. Les collectivités locales sont désormais compétentes pour « ...délibérer sur le Plan Directeur de la ville et, ordonner si nécessaire son élaboration... ».

²⁸ Plan général d'urbanisme, Plan directeur d'urbanisme de la ville, Plan directeur régional de l'aire Métropolitaine, Plan directeur de développement d'urbanisme de la région.

²⁹ Il est à souligner que ces études ont été confiées à Lorenzini Borges Campos diplômé de l'IUP. Il avait précédemment élaboré les normes techniques pour la ville de Lisbonne (CML). Ces études ont permis d'établir une méthodologie de planification urbaine.

devrait permettre une efficacité dans la procédure de la planification urbaine. Il est également recommandé la normalisation du langage écrit et dessiné pour permettre la participation des différentes spécialités d'agents impliqués dans la transformation du territoire.

Le texte comprend aussi les aspects à étudier sur l'urbanisation tels que : les zones à urbaniser et celles urbanisées ; au niveau du bâti, il convient de considérer : le nombre d'étage,... sur l'usage du sol : la typologie ; et au niveau de l'occupation : le degré d'occupation, l'homogénéité, la morphologie et la structure. Enfin, Lorenzini Campos élabore une étude sur le classement de l'espace urbain, pour laquelle il s'inspire des modèles français et anglais, cette étude menée à Lisbonne devait ensuite être reproduites dans d'autres villes. L'ensemble de ces études s'inscrit dans une double démarche, à la fois de planification urbaine mais aussi de codification des pratiques d'urbanisme au Portugal.

Le tableau ci-après présente un essai de récapitulation des outils de planification du territoire au Portugal dans le contexte de la deuxième génération de plans. Il montre notamment une non concordance, entre ce qui relève de l'aménagement du territoire et ce qui relève de l'urbanisme.

Niveau	Aménagement du territoire	Urbanisme
Etat (Niveau national)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Programmation économique et financière ➤ Plans économiques de niveau national <ul style="list-style-type: none"> - Les « <i>planos de fomento</i> » (ou plans de développement) - PNPT (Programme national de la politique d'aménagement du territoire) 	
Région (Niveau régional et supra-municipal)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Plan sectoriel des différents départements de l'Etat ➤ Plans régionaux spéciaux ➤ Plan inter-municipal spatial (association des municipalités) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Plan directeur régional (pour aire métropolitaine) ➤ Plan directeur de développement d'urbanisme de la région
Municipalité (Niveau Local)	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Plans spéciaux pour les aires protégées ➤ Plan de détail ou unité d'aménagement 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Plan directeur municipal de la ville ➤ Plan d'occupation du sol (municipal, urbanisation et local)

Fig. VI.7: Les outils et niveaux de planification du territoire (1970)

* * *

Cette période témoigne d'une évolution de la planification au Portugal. La planification s'opère à trois niveaux (nationale, régionale et local), mais les objectifs et les contenus des différents documents demeurent encore peu précis. Les périodes suivantes seront cruciales pour démêler l'enchevêtrement des contenus de ces décrets ou lois, avec une évolution qui s'étendra du

niveau de la Constitution jusqu'à la réglementation sur les documents d'urbanisme. Par ailleurs, l'intégration des spécialistes portugais dans un réseau international d'urbanistes (français, italiens et anglais) permet une appropriation de leur savoir-faire. Porto s'approprie le savoir italien, milanais en particulier (plan régulateur, plan de masse, places entourées d'édifices de bureaux et de commerces, toujours dans un langage entre l'académisme et le rationalisme). Lisbonne reste l'apanage du savoir-faire des urbanistes français. La deuxième génération des plans au Portugal est l'occasion de renouer avec une politique d'ensemble *d'aménagement général du territoire*, et ce à une échelle régionale, appelée métropolitaine. L'accent est mis sur la nécessité d'enquêtes préalables plus approfondies que par le passé et systématisation des données qui permet d'avoir une meilleure appréhension du territoire. Cette politique fait ressortir le besoin d'une maîtrise publique des projets d'urbanisme. Des opérations d'expropriation sont ainsi enclenchées mais les résultats restent mitigés. C'est une période caractérisée principalement par un grand interventionnisme de l'Etat.

Elle témoigne de l'émergence de deux types de planification au Portugal, elle cristallise une planification à caractère économique nationale dont le programme se décline aux niveaux régional et local, d'autre part une planification urbanistique par les biais des *planos directores* à l'échelle locale (ville) et supra-municipal (région).

* * *

Pour les décennies de 1960 et 1970 en Europe il est question d'une nouvelle façon de voir la ville et d'une nouvelle approche de la planification territoriale, ce qui se traduit par le passage des plans de première génération (qui concevaient la ville à une échelle réduite et cherchaient à maîtriser une croissance par extensions), à des plans de structure ou des schémas directeurs, qui privilégient la conduite systématique d'enquêtes sociologiques et d'études statistiques, pour avoir une meilleure compréhension de la ville, et perçoivent la ville à une échelle régionale. Dans cette deuxième génération des documents d'urbanisme, il y a volonté d'une réorganisation institutionnelle, établissant un ordre hiérarchique entre les différentes échelles de la planification du territoire. Par ailleurs, pendant cette période l'interventionnisme se généralise en Europe.

Coexiste donc un niveau national de planification économique et d'aménagement du territoire (qui se décline aux niveaux de la région et éventuellement de l'agglomération) et un niveau de planification urbanistique (agglomération et commune). Dans un tel système, un échelon est défini qui permet d'articuler les planifications économiques et urbanistiques : au Portugal c'est la région, en France l'agglomération, en Italie le *comprensorio*, en Grande-Bretagne, le comté. Il existe donc en Europe une convergence des systèmes de planification. Pourtant, ce système hiérarchique, qui s'appuie sur un interventionnisme public, débouche sur un

résultat paradoxal : la planification rencontre plus de succès au niveau local qu'aux niveaux intermédiaire ou national.

Ces initiatives de planification territoriales menées en Europe, sont également expérimentées dans certaines des villes des territoires d'Outre-mer. C'est alors par le truchement des urbanistes portugais que la Ville de Lourenço Marques se voit proposée un plan de la deuxième génération, mais à l'instar de ce qui se passe dans les villes d'Europe, le plan, approuvé par la municipalité ne fait pas l'objet d'une application sur le terrain. La partie qui suit s'attache à mettre en évidence le contexte, les enjeux et le contenu de ce plan appelé *Plano Director de Lourenço Marques*.

3- La deuxième génération de plans d'urbanisme à Lourenço Marques

Les années de 1960 sont marquées par l'avènement de la *deuxième génération des plans* d'urbanisme de la ville, le *Plano director*. Ce nouveau *plano* est perçu comme un instrument d'orientation et de coordination de l'occupation du territoire, à travers une analyse des mécanismes économiques et sociaux conditionnant l'urbanisation. Ce *plano* qui se veut global, détaillé et complet, propose un encadrement territorial de la ville, établit des directives régionales pour l'aménagement (*planeamento*) urbain, s'intéresse à l'aménagement de la zone suburbaine ainsi qu'aux formes d'organisation de l'agglomération urbaine. Il s'annonce comme un instrument souple et à même d'apporter une orientation pour l'occupation du sol et la structuration de la ville. De plus, c'est la première fois que Lourenço Marques bénéficie d'un plan élaboré par une équipe multidisciplinaire comprenant un urbaniste ayant une perception métropolitaine de la ville.

A la suite des difficultés grandissantes rencontrées par la ville de Lourenço Marques dans la mise en œuvre du *Plano geral de urbanizaçãode Lourenço Marques* de 1955, Lisbonne autorise en 1960 la ville de L.M. à mettre en œuvre la révision du plan. Une nouvelle équipe technique (appelée *gabinete de urbanização*) est mise en place en 1964, avec comme mission l'étude et la rectification du plan ainsi que la réalisation de petits plans parcellaires. Lourenço Marques connaît une croissance démographique, ce qui amène les investisseurs privés à faire pression sur la ville, et cette dernière a justement besoin de ces investissements mais des instruments légaux pour maîtriser les extensions lui font défaut, puisque le plan existant (qui a dû prendre une « retraite

prématurée ») réclame une révision en profondeur.³⁰

Jusqu'en 1960, la gestion de l'occupation du sol passe encore par le lotissement, et une trame systématique des voies, sans une distinction fonctionnelle. En effet, la préoccupation de cette *première génération de plans directeurs* de l'après-guerre est le système de voies, l'organisation fonctionnelle de l'espace à l'intérieur du périmètre urbain et le règlement de leur usage. Au de-là du périmètre urbain, une zone à usage rural est gardée pour assurer les futures extensions du centre urbain. La réglementation de cette zone tampon par la ville est difficile. La préservation des activités agricoles existantes suppose en effet de lutter contre la spéculation foncière qui cherche à anticiper de futurs changements de classification des terrains dans la perspective de nouvelles extensions de la ville. Le prix des terres dépasse ainsi la valeur réelle en tant que terre agricole. L'évolution de ce type de spéculation dans les alentours de Lourenço Marques conduit le gouvernement à instaurer pour la région urbaine de Lourenço Marques un *Plano Regulador da Ocupação do Solo nos Arredores de Lourenço Marques* (ou PROSALM).³¹ La mise en place de ce plan est opportune car les alentours de la ville de Lourenço Marques sont partie intégrante d'un autre *Conselho* qui partage avec Lourenço Marques le front portuaire et les zones industrielles adjacentes. Cette étude est l'occasion de percevoir Lourenço Marques à une échelle régionale. Elle intervient dans le cadre d'une relance de la réflexion sur l'aménagement du territoire et la planification régionale à l'échelle du continent africain.

3.1- La Conférence Interafricaine de l'Habitat et de l'Urbanisme

La ville constitue toujours un pôle de développement régional. Et le problème de l'exode rural des populations indigènes (et généralement d'origines ethniques hétérogènes) à une échelle importante et de façon désordonnée est déjà à cette époque-là observée à Lourenço Marques ainsi que dans certaines villes africaines, et apporte des difficultés socio-économiques. La 2^{ème} CIHU (Conferência Interafricana de Habitação e Urbanismo), qui se tient à Nairobi à l'initiative de la C.C.T.A. (Comissão de Cooperação Técnica na África ao Sul do Saara)³² en 1959 s'attache à analyser les causes et les implications de l'urbanisation qui génère des graves problèmes de

³⁰ Au cours des années 1960, Lourenço Marques atteint le point culminant de son développement et de son extension. Le remplacement des typologies du bâti en place par des nouveaux édifices en hauteur, le long des principaux axes (Pinheiro Chagas, 24 de Julho) augmente la densité de la ville.

Entre 1950 et 1960, la croissance annuelle de la population autochtone passe de 2% à 8%. Elle s'explique par l'attraction de la population rurale vers la ville, à la recherche d'une meilleure source de revenu. Il se produit ainsi une croissance de la périphérie de la ville au-delà du 1^{er} boulevard de ceinture, à travers une occupation informelle des quartiers (Chamanculo, Xipamanine, Munhuana, S. José, Tlhambane et Mavalane). A proximité de la ville de ciment, l'on constate une réduction (de 7%) de l'habitat à typologie traditionnelle rurale au profit des constructions en dur. Cet ensemble de développements conduit à la création de l'aire métropolitaine de la ville, qui comprend Lourenço Marques et Matola.

³¹ « *Alguns aspectos do Urbanismo no Ultramar* », Colóquio sobre Urbanismo, 8 a 12 de Março de 1961, Lisboa; Ministério das Obras Publicas, Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, Centro de Estudos de Urbanização, 1961, pp. 207-208.

³² « *Alguns aspectos do Urbanismo no Ultramar* », Colóquio sobre Urbanismo, 8 a 12 de Março de 1961, Lisboa; Ministério das Obras Publicas, Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, Centro de Estudos de Urbanização, 1961, pp. 208 et 209.

surpeuplement des villes. La concentration des activités productives et de services est analysée comme la cause de cette concentration urbaine. Ainsi, il est conseillé de décentraliser les éléments de centralité par le biais d'une planification régionale, et la création des conditions favorables en milieu rural (en tant que zone d'origine des migrations) à travers les plans de développement à caractère régionaux. Le principe envisagé est la détermination de *zones de gravitation* autour des diverses activités et services, comme des équipements, ayant un siège urbain. Cela permet une reconnaissance du territoire et l'établissement de zones régionales et subrégionales, selon une hiérarchie d'établissement définie par la catégorie des noyaux chef-lieu. La planification doit analyser les fonctions de tous ces noyaux y intégrant les noyaux subsidiaires, dans le cadre de *planos directores* d'ensemble, pour en cerner les zones d'influence. De plus, elle doit aussi prendre en compte les rapports de dépendance avec les autres noyaux d'ordre supérieur et d'interdépendance avec ceux du même ordre, voisins.

Enfin, la planification régionale n'est pas tout simplement une extension de la planification urbaine aux zones d'influence des villes-centres. Elle doit proposer un développement économique et social pour la population de la zone régionale, sur la base de l'exploitation de nouvelles ressources, le renforcement des équipements collectifs. La planification territoriale acquiert donc un contenu économique.

3.2- L'*Estudo da urbanização* et le *PROSALM*

Ces deux plans sont lancés en 1965, pour le premier (sous la responsabilité de l'architecte Mesquita) et pour le second en 1966. Ils précèdent le *Plano Director de Lourenço Marques* et visent à combler les défauts du plan de 1955, tout en apportant une vue d'ensemble plus élargie. C'est dans ce contexte qu'est pour la première fois définie l'*área metropolitana*, qui comprend les deux villes, de Lourenço Marques et de Matola dans la banlieue sud.

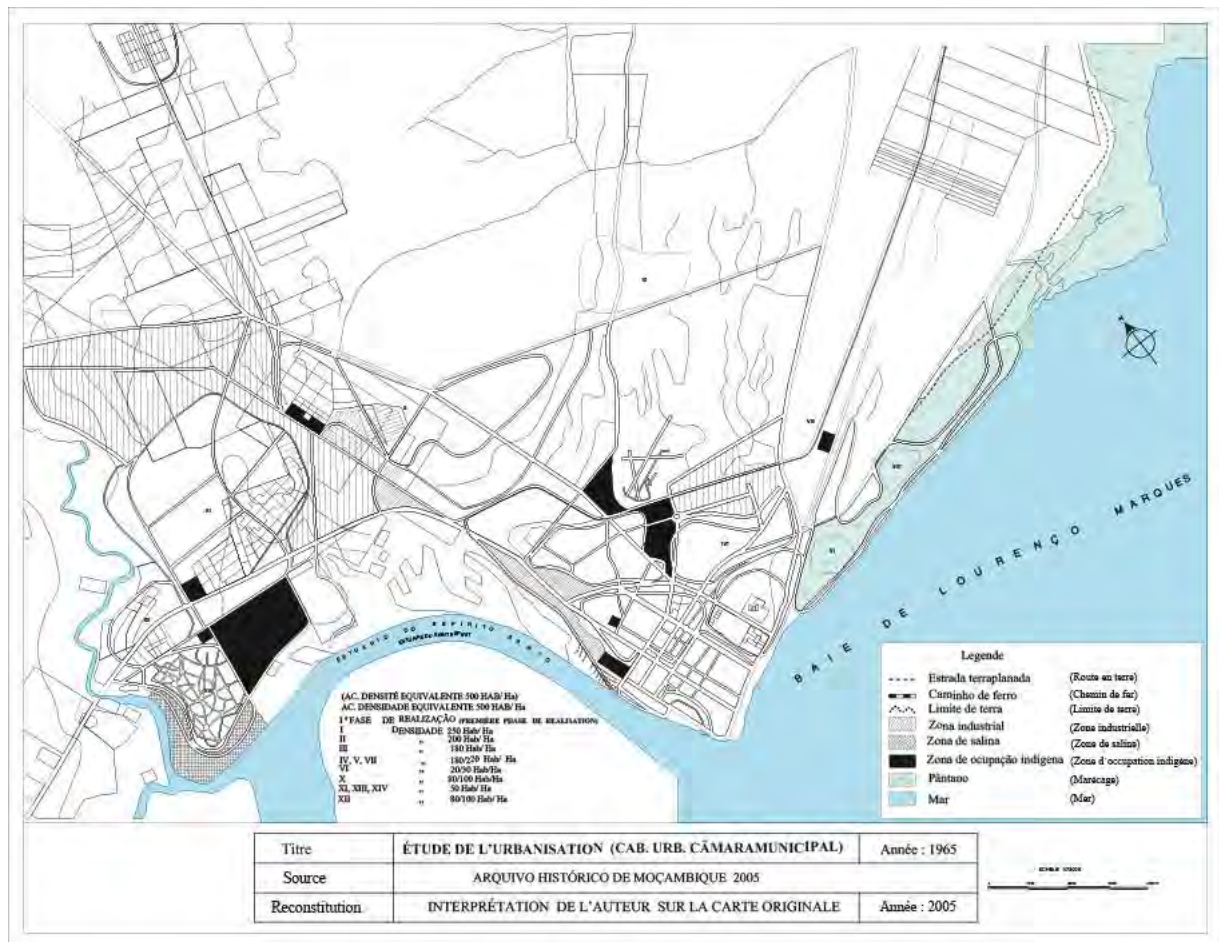


Fig. VI.8: Etude de l'Urbanisation de Lourenço Marques
Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales) sur la carte originale.

L'étude de l'urbanisation s'attache à la localisation et à la programmation des zones d'habitation et d'industries, et prend appui sur une armature composée par les grands axes routiers, et fixe les densités de population dans les zones résidentielles. Les densités des populations les plus importantes se trouvent au centre de la ville et elles subissent une réduction au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre vers la périphérie.

Zone d'occupation	Limite minimale de densité (en Hab./ha)	Limite maximale de densité (en Hab./ha)
Sommerschield	20 à 30	-----
Alto-Maé	-----	300
Ponta Vermelha	-----	250
Polana	-----	250
Alto da Maxaquene	-----	250

Fig. VI.9: Densité des zones résidentielles. Source : Interprétation de l'auteur.

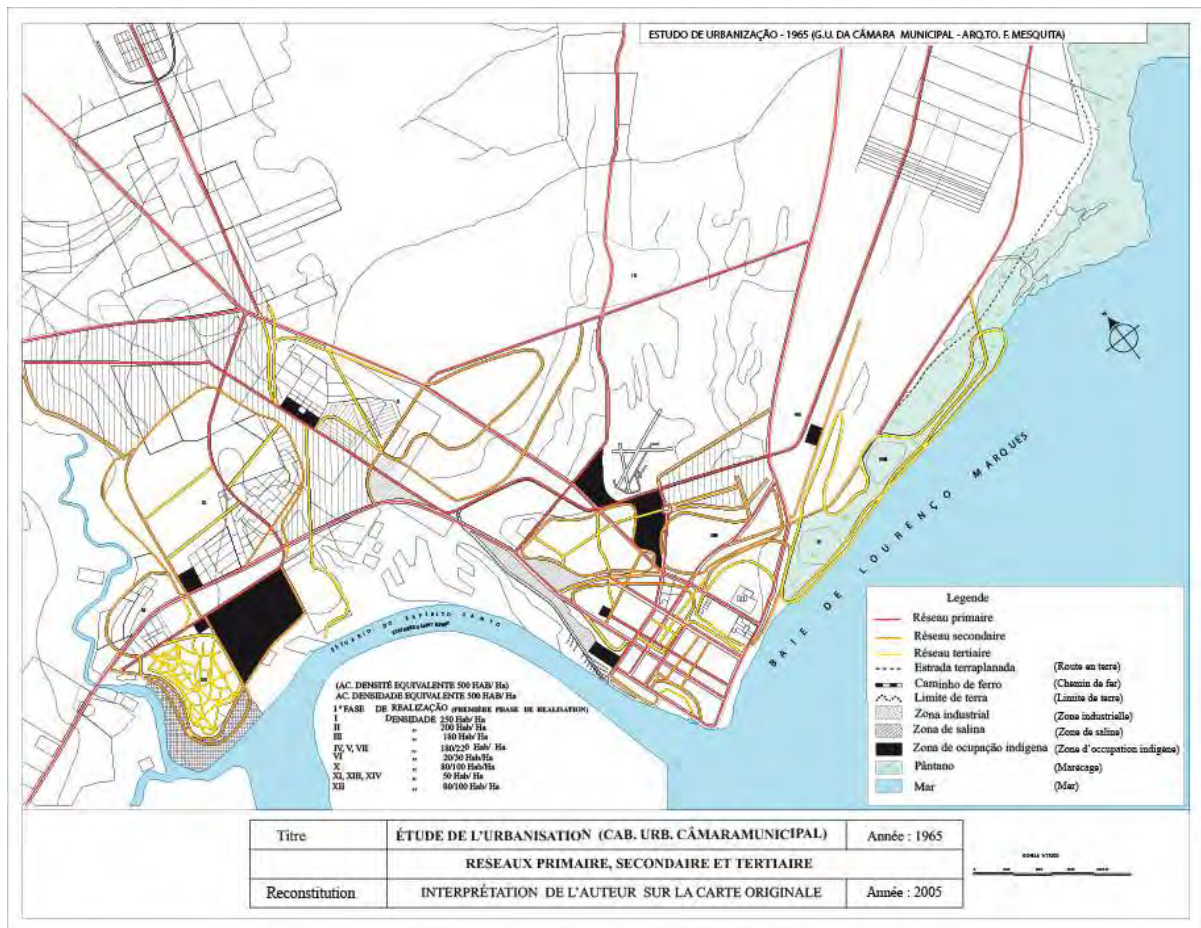


Fig. VI.10: Réseaux primaire, secondaire et tertiaire.
Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales) sur la carte originale.

En ce qui concerne le réseau routier (voir Fig. VI.10 ci-dessus) ce plan établit une hiérarchie allant du niveau primaire au tertiaire. Composent le réseau principal l'Av. António Enes (J. Nyerere), Elias Garcia (Vladimir Lénine), Manuel d'Arriaga (Karl Marx), cette dernière doit assurer en lieu et place de l'Av. Elias Garcia la fonction, préconisée par le *Plano* de 1952/55, de raccordement vers le nord avec l'Av. António Enes, General Machado (Guerra Popular), 24 Julho, Pinheiro Chagas (Ed. Mondlane), et N. S. de Fátima (K. Kaunda). L'extension de cette dernière assure le raccordement avec le quartier de banlieue sud de Machava (à travers la zone du zoo). Font aussi partie de ce premier réseau l'Av. Azevedo Coutinho (OUA) et l'Av. de Namaacha, qui assurent le raccordement avec la ville de Matola au sud. C'est à proximité de cette dernière que se trouvent les zones industrielles et la zone portuaire. Matola et Machava ont en effet été intégrées dans le périmètre d'étude du plan, car elle doit à la fois accueillir de grandes zones industrielles, ainsi que les zones d'habitation destinées à loger la main d'œuvre concernée.

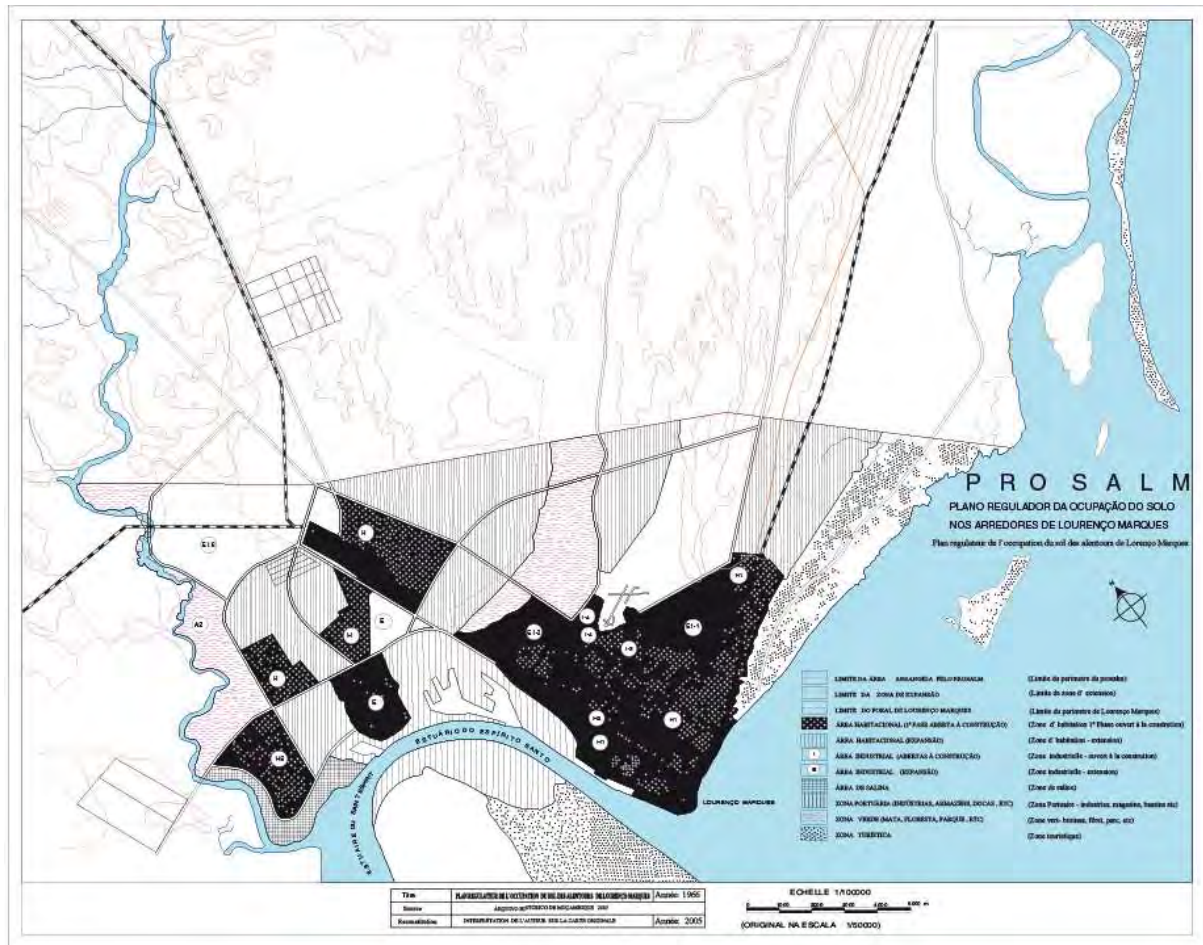


Fig. VI.11: **Le PROSALM**. Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales) sur la carte originale.

Le PROSALM reprend les aspects traités par l'étude de l'urbanisation, et se focalise sur les zones industrielles, portuaires et résidentielles, ainsi que les espaces verts et touristiques. Il préconise également l'aménagement des zones d'extension par étapes, en commençant par les zones d'habitation à aménager tout au long du prolongement des avenues Elias Garcia (V. Lénine) et António Enes (Julius Nyerere) dans le sens nord-sud, mais aussi la zone à cheval entre Lourenço Marques et Matola, pour consolider à la fois les établissements de Machava et Matola. Cette étude préconise également une zone de tourisme de proximité auprès de la plage du Polana à la Costa do Sol, et dans les îles voisines (Xefina Grande en particulier). Le plan localise un nouvel aéroport, au nord des installations existantes, à un endroit desservi également par une voie projetée (qui raccorde les territoires au nord du pays) et envisage à cet endroit la localisation d'industries complémentaires à celles de Matola qui est pensée comme le principal pôle économique stratégique structurant.

A travers ce deux plans (l'*Estudo da urbanização* et le *PROSALM*) les villes de Lourenço Marques et de Matola ont pour la première fois l'occasion d'avoir un réseau routier commun et un zonage à une échelle dite métropolitaine qui comprend les deux villes. Ces études ne sont pas mis

en œuvre en tant que tel mais ils permettent une vue d'ensemble sur les deux villes et d'en envisager une mise en cohérence. Ils permettent de lancer un débat sur une nouvelle façon d'apercevoir les deux villes limitrophes dans un même outil de planification. Ces plans font la transition avec le prochain *Plano director de L.M.* (1968-1972), et certains des éléments sont repris lors de l'élaboration du *Plano director*.

B- Un plan global pour la ville ?

Les réformes conduites par le Régime portugais (décentralisation administrative et nouvelle loi sur les plans d'urbanisme) rencontrent les initiatives de la Câmara Municipal qui prévoit de mettre en application un plan global pour la ville pour parvenir à maîtriser les extensions. Cela est matérialisé par le biais d'un plan de ville (qui présente les grandes orientations de la ville en matière de planification du territoire, et remet aux plans de détail la gestion de l'usage du sol). C'est dans ce contexte qu'intervient la mise à l'étude du *Plano director* de Lourenço Marques de 1968.

1- Le *Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques* (1968-1972)

Le gouvernement Lisbonne fixe une nouvelle orientation à l'urbanisme, en s'intéressant aux quartiers irréguliers (dit de *roseau*) où habitent pour l'essentiel les autochtones, dans le cadre de la révision du *plano* de 1955 (*plan-image*) et l'élaboration du nouveau *plano* de 1968 (*plan de gestion*), tout en cherchant à développer une approche pluridisciplinaire de l'urbanisation. Par ailleurs, les politiques d'*assimilation* des indigènes, en parallèle avec la nouvelle pensée de l'urbanisme fondé sur les unités résidentielles, s'oriente vers une intervention dans les quartiers de *roseau*, qui connaissent une extension rapide et risquent de devenir une ville autonome à cause de l'arrivée des populations attirées par les grandes agglomérations. En revanche, un autre courant d'idée, représenté notamment par le professeur Adriano Moureira, s'oppose à cette ségrégation et préconise de manière prudente un principe intégrationniste fondé sur la mise en place de zones d'urbanisme pour des communautés multiraciales³³. La planification urbaine doit déboucher sur un aménagement correct des habitations, de manière à renforcer la solidarité humaine entre les

³³ L'idée des grands « *Quartiers indigènes* », ayant équipement et vie propres et des groupes d'habitations construits spécialement, doit être complètement mise à l'écart, puisque, une fois effectué le passage de l'état d'« *indigenat* » à la « *citoyenneté* », nous serions devant des cas de ségrégation raciale. « *Alguns aspectos do Urbanismo no Ultramar* », Coloquio sobre Urbanismo, 8 a 12 de Março de 1961, Lisboa; Ministério das Obras Publicas, Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, Centro de Estudos de Urbanização, 1961, p. 217.

différentes classes sociales, elle possède ensuite une mission d'*évangélisation* dans une perspective socio-culturelle d'intégration. Mais ces unités de voisinage coloniales n'ont jamais pu été insérées dans le tracé de la grille régulière de Lourenço Marques.

En 1966, devant l'impossibilité du Gabinete de Urbanização de la Câmara Municipal de mener à bien l'étude de la révision du *plano*, une autre équipe de travail est créée. Sans remettre en cause les orientations du *Plano geral de urbanização* (1955), il est reconnu le besoin de le refondre en profondeur car le développement démographique et économique oblige à prendre en compte l'échelle métropolitaine. C'est dans ce contexte qu'en 1967 la Câmara Municipal de Lourenço Marques signe un contrat pour l'élaboration du *Plano director de urbanização de Lourenço Marques* et charge l'ingénieur Mário de Azevedo³⁴ de mener à bien ce *Plano* en relation étroite avec une commission multidisciplinaire, qui incorpore également des agents municipaux³⁵. Le *plano* est soumis à l'appréciation de la ville en décembre 1970, mais il va falloir attendre novembre 1972 pour que le plan soit approuvé par le conseil municipal.

1.1- Contenu et mise en œuvre

Le *Plano Director* est conçu comme un instrument d'orientation et de coordination de l'occupation du territoire du *Conselho*, proposant une utilisation harmonieuse du territoire selon les normes d'organisation urbaine cohérentes et des directives de développement adaptées au cadre provincial et régional. Pour ce faire, le *Plano* est fondé sur une analyse préalable, sur la base d'éléments d'enquête. Il doit également à l'aide de plans, formuler des directives à caractère général pour une orientation future des plans parcellaires ou sectoriels.

1.1.1- Enquêtes préalables

Un des premiers travaux réalisés par l'équipe de Mário de Azevedo est l'élaboration de données, et pour ce faire elle s'attache à l'élaboration d'enquêtes préalables sur treize domaines sectoriels : encadrement régional ; caractéristiques du site ; fondation, histoire et caractérisation urbanistique de l'agglomérat ; population ; habitat ; activités ; aires et équipements d'intérêt collectif ; infrastructures urbanistiques ; communications terrestre ; le port et la mer, l'aéroport, les télécommunications ; administration, économie et finances, ressources et potentialités ; conditionnements et servitudes ; études précédentes. Ces enquêtes fournissent de nombreuses

³⁴ Ingénieur civil et Urbaniste portugais (formé par l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Bruxelles de 1959 à 1969).

³⁵ Alberto Dias Fernandes (ingénieur civil et spécialiste de la circulation); Álvaro Ponce Dentinho (ingénieur agronome/arch. paysagiste); João Pereira Neto, chargé de la sociologie du plan (prof. à l'Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina); Óscar Soares Barata, chargé de la démographie (prof. des universités à l'Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina); Alfredo Pereira de Lima (rapporteur auprès du Centro de Estudos Históricos Ultramarinos).

données et informations sur la situation de la ville et des régions à différentes échelles. De par cette méthode, M. de Azevedo reste à l'unisson vis-à-vis de ses nombreux confrères contemporains, les français des années 1960-1970 en particulier, et préconise l'établissement d'études préalables les plus complètes possible. Il est à noter que, dans le cas du *Plano director* de Lourenço Marques, les analyses préalables s'attachent à étudier les enjeux de Lourenço Marques à une échelle régionale, nationale, continentale et internationale.

1.1.2- Les dossiers du *Plano director*

Le *plano* est composé par 23 volumes qui regroupent 82 pièces composées par des pièces graphiques (dessins) et écrites, et résulte d'un diagnostic où la Ville de L.M. est présentée et analysée dans ses différentes composantes. Les trois premiers volumes sont intitulés *Etudes régionales* et sont l'occasion pour M. de Azevedo d'étudier : vol. I : l'Afrique (physiographie et population), l'Afrique australe (la situation de l'Océan Indien, l'encadrement de la province et la démographie, les relations géopolitiques), l'encadrement physiographique continental, les ressources économiques continentales et les moyens de communication. Le Vol. II : concerne l'encadrement régional (physiographique, climogrames, confort climatiques, sources économiques, occupation du territoire, moyens de communication), la région qui entoure la baie de la Lagoa (lignes d'eau, relief, climogrames, confort diurne, peuplement, analyse démographique, centres d'attraction de la population fluctuante, résumé de l'enquête, les directives régionales pour la planification de la ville.). Le vol. III : étudie Lourenço Marques, quanto à son relief, l'hydrographie de la baie, occupation humaine, démographie, résumé de l'enquête, et la planification de la structure suburbaine.

Le quatrième et cinquième volumes sont intitulés *Enquêtes locales*. Le quatrième comportent les enquêtes sur : la planification de référence, relief, données climatiques, propriété du sol et les caractéristiques des constructions, équipements, loisir urbain, servitudes, zones de protection et plan portuaire. Le cinquième volume s'occupe des enquêtes en zones d'occupation existantes.

Le groupe composé par les volumes allant du sixième au onzième est intitulé *Etudes sectorielles*. Ils s'occupent de : vol. VI : études sur l'évolution de l'urbanisme, synthèse historique de la formation de la ville ; les cartes ; l'étude sur le confort climatique ; les graphiques bioclimatiques. Le vol. VII : l'étude sur le *caniço* (roseau), la compartimentation du roseau ; l'habitat du roseau ; et l'étude démographique. Sur les 23 volumes qui composent le *Plano director*, De Azevedo ne consacre que 4 chapitres au roseau. Le vol. VIII : étude sociologique, les zones enquêtées et les indicateurs sociaux. Le vol. IX : présente l'étude sur la circulation et la

mémoire descriptive. Le vol. X : s'occupe également de la circulation et présente des pièces graphiques sur les accès à Lourenço Marques, les enquêtes trafic, et l'analyse de la situation existante. Le vol. XI : s'occupe lui aussi de la circulation et présente des pièces graphiques sur le remodelage de l'Alto-Maé, l'Av. 24 de Julho, la circulation des véhicules motorisés et la synthèse des courantes existantes.

L'*analyse de l'aptitude du territoire* est l'objet du douzième au seizième volumes. Le vol. XII : présente les déclivités, le vol. XIII présente l'orientation des coteaux, le vol. XIV présente la physiographie urbaine, le vol. XV présente les index corrigés, le vol. XVI présente le peuplement.

Un *plan général* du *plano director* est présenté dans le dix-septième volume. Du dix-huitième au vingt-unième volumes sont compilés les *orientations pour le développement du plan et les études locales*. Le vol. XVIII présente le développement du plan selon l'aptitude. Le XIX présente la morphologie du terrain du Parque Central (physiographie, plans et profils en travers). Le vol. XX présente de manière plus précise le terrain du Parque Central (profils longitudinal du talweg, étude du roseau). Le vol. XXI présente les plans parcellaires réalisés, l'aménagement paysager proposé selon l'aptitude.

Enfin, dans le vingt-deuxième et le vingt-troisième volumes sont présentés les synthèses et les rapports généraux. Le vol. XXII présente les schémas fondamentaux (hiérarchie des voies, synthèse du zonage, interpénétration des zones, découpage du territoire en secteurs, plan et référence, prospection de volumes démographiques, et les éléments d'orientation de la programmation. Le vol. XXII présente le rapport général du *plano director*.

L'index des pièces qui composent le *plano* suit un schéma logique déductif, allant du général au local et partant d'une analyse d'un cadre général à l'échelle du continent Africain pour descendre progressivement vers des études et préconisations à une échelle locale. L'on retrouve là une illustration de la conception linéaire et séquentielle du processus de planification, telle qu'elle a pu être formalisée en Italie par Giovanni Astengo dans son modèle dit *a cascata*. L'ampleur du travail d'enquête réalisé peut laisser penser à des difficultés quant à la mise en forme des matériaux accumulés et à leur utilisation dans une perspective opérationnelle.

1.1.3- Les documents graphiques

Le zonage existant jusqu'à présent découle des préconisations qui remontent au *Plano Aguiar* (1955). L'avènement du *Plano De Azevedo* (1968) est l'occasion d'une refonte du zonage et du règlement d'implantation. Cette refonte témoigne d'une volonté d'abandon des implantations de type haussmannien (implantation à l'alignement par rapport la rue) pour aller

vers l'urbanisme moderne (grandes mailles, implantation dictée par l'ensoleillement, de plus en plus indépendante par rapport au réseau de voirie).

1.1.3.1- Le réseau de communication

Au niveau du réseau de communication, le plano est l'occasion pour d'Azevedo de d'établir le raccordement avec la ville de banlieue, mais aussi d'instaurer une nouvelle maille fidèle aux principes modernistes.

1.1.3.1.1- Création d'un système viaire hiérarchisé

La ville existante dispose d'ores et déjà d'un réseau viaire hiérarchisé, dont le tracé en maille orthogonale s'organise à partir d'un axe générateur Nord-Sud et de voies perpendiculaires (qui sont parallèles à l'estuaire). La limite du périmètre urbanisé de la ville est jalonnée par un boulevard de ceinture. Mário de Azevedo prévoit une extension de la ville à la fois vers le Nord (pour permettre un raccordement avec la ville de Matola) et vers l'Est, et recherche ainsi des éléments de soudure entre la ville existante et les nouvelles extensions qu'il préconise.

1.1.3.1.2- Circulation

Au niveau de la circulation, Azevedo reste fidèle aux principes modernistes, et il est question pour Lourenço Marques, de rompre avec un système légué par ses prédécesseurs où les distances entre croisements des voies sont trop faibles, les rues sont très étroites, ce qui va à l'encontre de la fluidité de la circulation. De plus, la cohabitation dans une même voie des vitesses naturelles et vitesses mécaniques est considérée impossible, d'où le besoin de classer les voies en fonction des véhicules qui l'empruntent et de leur vitesse. Et il envisage quatre niveaux de voies en fonction de leur importance dans le système de circulation. Les interprétations ci-après permettent de mieux appréhender l'importance des réseaux qu'il préconise.

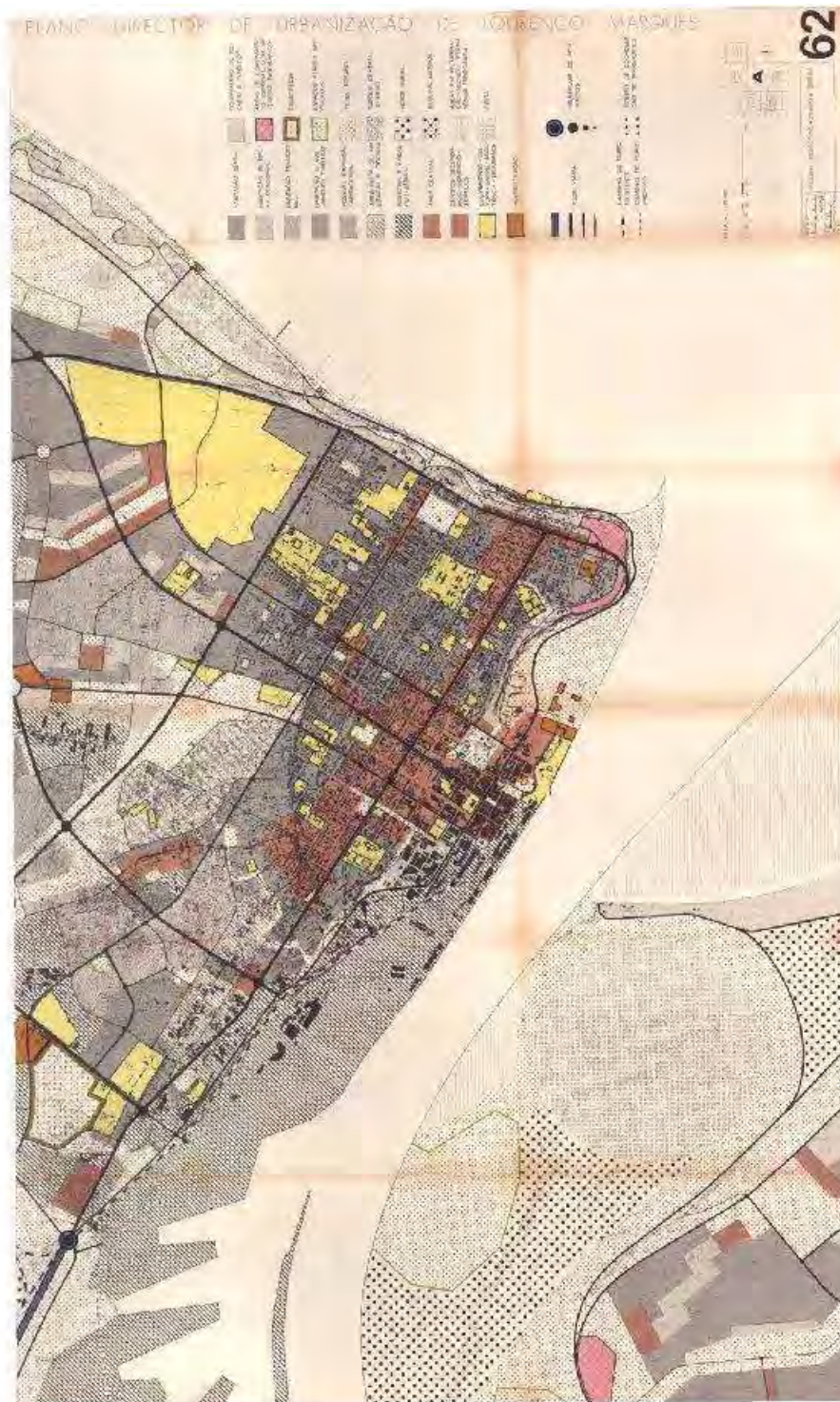


Fig. VI.12: **Interprétation du Plan du zonage.** Source : Plano Director de Lourenço Marques 1968 (Extrait).

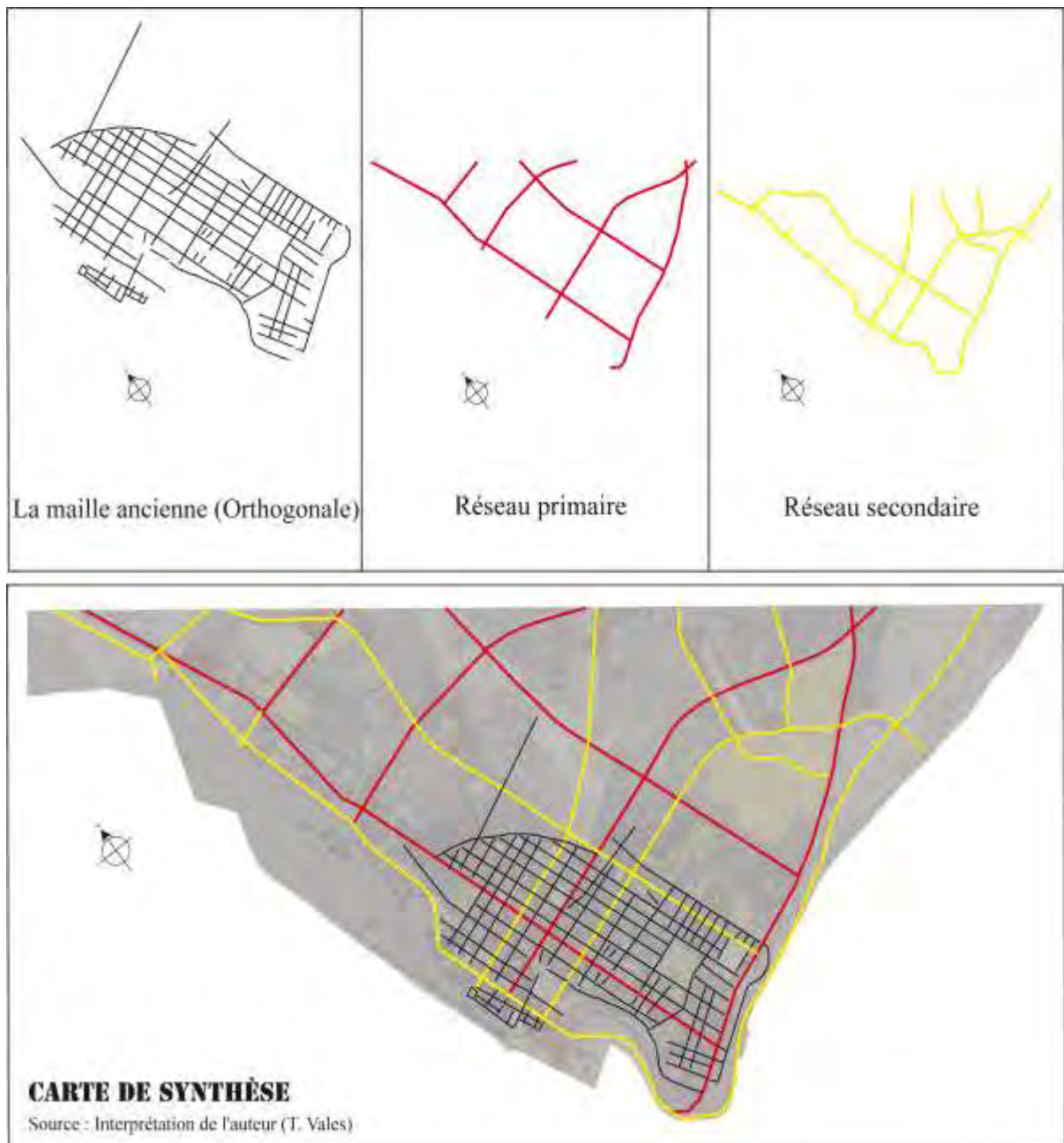


Fig. VI.13: Carte de synthèse des mailles et des réseaux des voies

a. Le réseau primaire urbain

Ce sont, d'une part, des axes préexistants, qu'Azevedo s'attache à requalifier et dont il consolide le rôle, et d'autre de nouvelles extensions. A l'intérieur de la catégorie du réseau primaire il crée deux sous-catégories, régionales et interurbaines.

- Les artères régionales et d'intérêt interurbain (dénommées « *autoroutes* » et « *voies rapides régionales* » ;

Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond du *Plano Dir.* de 1968.

- Les voies primaire et de service.

M. Azevedo déplace vers le nord, l'axe générateur du plan Aguiar (de 1955) constitué par l'av. Augusto de Castilho, au profit de l'av. Manuel de Arriaga qu'il requalifie et propose pour celle-ci une extension vers l'Est pour desservir à la fois l'aéroport et les zones adjacentes. Les voies primaires urbaines constituent l'ossature du plan d'Azevedo, à partir de laquelle est défini le tracé des voies secondaires et est déterminé le découpage des zones. Ces voies assurent pour la plupart une fonction de liaison entre les différents quartiers de la ville.

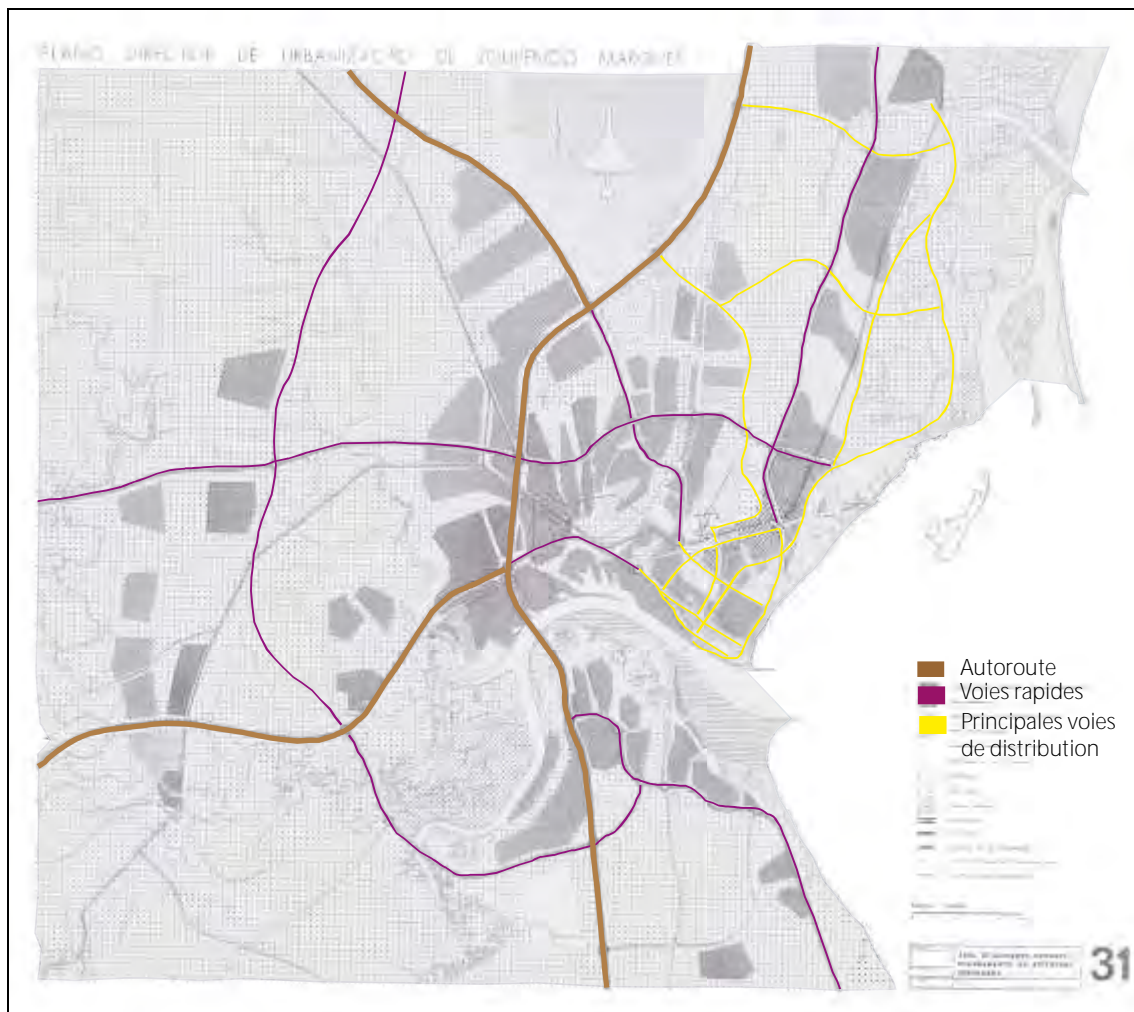


Fig. VI.15: Réseau routier régional et de distribution

Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond du *Plano Dir. L.M.* de 1968.

- Enfin, des chemins de fer participent également à la desserte interurbaine à travers des liaisons qu'assurent le raccordement de Lourenço Marques aux arrières pays et au nord du Mozambique. Enfin, la liaison aérienne est assurée par un aéroport

implantée dans les pourtours de la ville, sur une zone d'extension Nord de la ville (il préconise un déplacement de cet aéroport vers le nord).

b. Les grandes circulations marginales

- Artères de service des plages, les voies d'extension qui s'éloignent de la côte, pour séparer le trafic de vitesse et le trafic local.
- sont également compris les voies de raccordement du noyau ancien et le périmètre de la ville de Matola, la ville de banlieue. Ces voies permettent de respecter l'intégralité des grands territoires naturelles, la valorisation du vert naturel de la crête (dénommée *barreira* en portugais) et la valorisation des coteaux paysagers, en périphérie de Lourenço Marques.

c. Les axes de distribution interne

- Des axes qui assurent le raccordement entre le centre ville et les secteurs à ponant.
- Des axes de liaison entre le centre ville et les secteurs à nord-est de la ville (zone de l'aéroport).
- Les axes de raccordement de l'aéroport existant et l'aéroport projeté (l'aéroport projeté ne voit jamais le jour).

1.1.3.2- Structure du territoire par l'imposition d'une nouvelle maille

Après avoir fait l'objet de trois extensions fondées sur une ville régulière ayant en permanence recours à une maille orthogonal, Lourenço Marques s'apprête à subir une rupture dans l'aménagement de son tissu urbain. Le tissu urbain présente jusqu'alors une trame dont les îlots remontent à la période allant de la fin du XIX^{ème} siècle au début du XX^{ème} siècle, et se rapprochent des îlots haussmanniens. Lourenço Marques présente des îlots rectangulaires, les immeubles sont implantés à l'alignement et le bâti est continu... Le tracé d'une série de voies parallèles et perpendiculaires à la baie permettent à Lourenço Marques de rester une ville traditionnelle. Et c'est par le biais de De Azevedo que Lourenço Marques connaît une rupture dans l'aménagement de ses espaces.

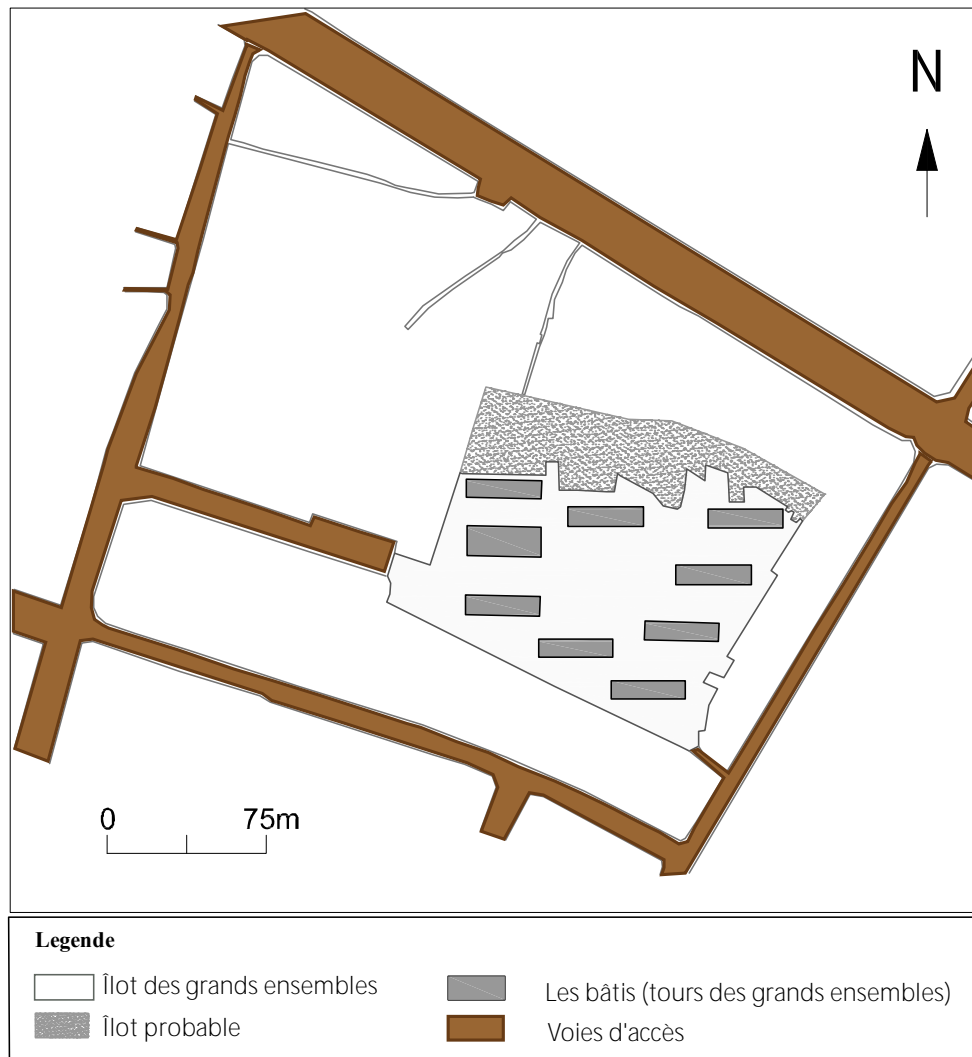
Il est à souligner d'abord que, contrairement à son prédécesseur (J. Aguiar) qui privilégiait les tracés radioconcentriques, De Azevedo, pour les nouvelles extensions, n'abandonne pas le découpage orthogonal. La maille, qu'il construit en s'appuyant sur le prolongement de deux voies perpendiculaires préexistantes, est cependant beaucoup plus distendue. Dans un tel découpage est-il encore possible d'employer le terme d'îlots pour parler de maille des dimensions seize fois plus

grandes que les côtés des îlots du noyau historique ? Des diagonales partent des angles des rectangles ainsi tracés et convergent vers des giratoires³⁶, des passages sous voie ou des échangeurs, qui assurent la jonction avec le réseau routier régional. L'approche De Azevedo témoigne d'une adhésion aux idées modernistes, notamment aux thèses sur la circulation développées dans la *Charte d'Athènes* : Dans la ville traditionnelle : les distances entre les croisements sont trop faibles, les rues sont trop étroites, ce qui ne permet pas une fluidité de la circulation. Et il est impossible de faire cohabiter dans une même voie *vitesses naturelles* et *vitesses mécaniques*. Les voies à grande circulation tournent autour des ensembles immobiliers implantés à l'intérieur des mailles dont l'intérieur est réservé à la circulation piétonne.

Le Plan directeur établi par Azevedo ne définit que pour certaines catégories de zones les règles d'implantation des constructions à l'intérieur de chacune des mailles. L'urbaniste a prévu de compléter ce plan d'urbanisme par des sortes de plans de masse (dénommés plans parcellaires) : « *le plano Director sera développé progressivement dans des planos directores parcellaires, qui détailleront le schéma d'orientation et établiront les programmes d'occupation des fractions à l'intérieur du territoire de l'agglomération, [...]. Ces plans permettront, à leurs tours, l'élaboration des plans d'urbanisme locaux qui orienteront la mise en place Des infrastructures et des constructions [...].* »³⁷. Certaines de ces mailles ont permis l'accueil d'ensembles de logements collectifs ainsi que le montre le schéma présenté ci-dessous. Ils accueilleront pour l'essentiel une urbanisation irrégulière et spontanée, l'Indépendance du Mozambique ayant conduit à un quasi abandon du Plan directeur et n'ayant pas permis le lancement des Plans directeurs parcellaires qui conditionnait pourtant sa mise en œuvre. Je reviendrai sur les résultats découlant de cette planification fondés sur des mailles distendues, lors de l'analyse des effets du *plano*.

³⁶ Un système de nodalité est préconisé aux croisements des axes routiers. M Azevedo établit une hiérarchie de nodalité routière (dite nœuds viaires) à quatre niveaux.

³⁷ AZEVEDO M., *Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques*. Relatório Geral, doc. N° 82, 1969, p. 206.



Source : interprétation de l'auteur (T. Vales)

Fig. VI.16: **Îlot de Grandes ensembles à Lourenço Marques**

1.1.3.3- Zonage fonctionnel et densités de construction

Auparavant au *Plano director de Urbanização de Lourenço Marques*, d'autres documents d'urbanisme³⁸ ont orienté le développement de la ville de Lourenço Marques. Le *Plano geral de urbanização* instaure un zonage découpé en quatorze zones (officielle, centre civique, mixte, commerciale locale, résidentielle, résidentielle indigène, d'intérêt public, industrielle, des espaces libres publics, des espaces libres, portuaire, ferroviaire, de réserve, et enfin, rurale et de protection). Les nouveaux développements de la ville imposent une mise à jour au niveau de la distribution ainsi que des caractéristiques et signification de chacune des zones, pour répondre aux

³⁸ Le *Plano geral de urbanização de Lourenço Marques*, les « *Posturas sobre as edificações e construções* », le « *Regulamento geral de salubridade urbana* » (Règlement général de santé urbaine) ainsi que le « *Regulamento de Estética Urbana* » (Règlement d'esthétique urbaine) de 1943. Le Règlement d'esthétique urbaine instaure un zonage découpé en sept zones (portuaire, commerciale, industrielle, résidentielle interne, suburbaine, touristique et balnéaire et enfin résidentielle indigène).

nouveaux développements et aux nouvelles extensions. C'est dans ce contexte que Mario de Azevedo préconise dans son *Plano* la refonte du découpage en subdivisant certaines zones en secteurs, et fixe ainsi un zonage à vingt deux zones.

M. Azevedo préconise également un zonage ancré sur une maille définie par les réseaux primaire et secondaire. A l'intérieur des mailles sont créées des zones. En effet, l'approche d'Azevedo, caractéristique d'ailleurs de cette deuxième génération de plans, ne structure que dans quelques cas l'implantation à l'intérieur d'un carré (une zone, un îlot ou parfois un îlot équipement, et une parcelle), et laisse à l'initiative à l'architecte en charge des plans parcellaires. Cette approche est à l'origine d'une occupation spontanée qu'on observe à Lourenço Marques, et est surtout une des raisons par laquelle les plans modernistes n'aboutissent pas, et ne permettent pas une occupation ordonnée.

Le plan d'Azevedo définit les fonctions des différentes zones et les densités.

- Pour les zones d'habitation, il distingue : zone d'habitation dense ; zone à basse densité ; zone d'habitat traditionnel ; zone d'habitat et logement touristique ; zone prévu pour l'extension de l'habitat ; zone mixte d'habitats et garages (qu'Azevedo appelle zones spécialisées de travail).
- Il distingue également des zones, telles que : zone d'industries et portuaires ; zone centrale ; centres secondaires, de commerce et services ; équipement, culture, santé, assistance, sécurité ; administration, équipement de récréation et tourisme ; zones d'équipement spécial, ayant un intérêt panoramique ; cimetières ; espaces verts ; vert urbain ;

Catégorie de la zone	Caractéristique de la zone	Implantation du bâti dans la parcelle	Niveaux de densité (en hab./ha)			
			Habitat à basse densité	Habitat dense intermédiaire	Habitat dense	Habitat basse intermédiaire
Habitation dense	Destinée à l'occupation par des constructions à caractère résidentiel, avec équipement local propre, des aires libres et de circulation en accord avec les plans parcellaires et les plans locaux d'urbanisme, à élaborer selon les orientations de ce <i>Plano Director</i> .	L'implantation du bâti est en retrait (4m) par rapport la rue publique, et en retrait par rapport la limite de propriété.		150 à 250	250 à 400	Supérieur à 400
Habitation à basse densité	Destinée à l'occupation par des constructions à caractère résidentiel insérées en espace vert, avec équipement local propre, en accord avec les plans parcellaires,	L'implantation du bâti est en retrait (5m) par rapport la rue publique, et les limites de	Limité à 150			

	à élaborer selon les orientations de ce <i>Plano Director</i> .	propriété. (au milieu de la parcelle).				
Habitation traditionnelle	Destinée à l'implantation des habitations en matériaux précaires ou formules constructives traditionnelles, appuyées par un équipement collectif essentiel, dans les locaux convenablement établis pour servir chaque aire. Sont par nature des aires à grande mobilité de structures et de formes d'implantation, et il est autorisé pour chacune des aires une latitude d'organisation, en accord avec les tendances spontanées d'installation et de croissance des groupes de population qu'y sont installées ou à installer.	Sans information			Limité à 60 maisons (fogos)/ha	
Habitation, et logement touristique	Dans cette aire sera imposé un régime constructif du type « habitation dense », conjointement avec des installations à caractère hôtelier et des espaces verts d'encadrement et de loisir, et ayant une spéciale attention à l'urbanisme local et à la conception architecturale des volumes à édifier, sous contrôle des Services dûment réglementé pour chaque zone.	Sans information				
Possible extension d'habitation	Il est prévu l'adoption de régimes identiques à l'« habitation dense », l'« habitat dense intermédiaire », l'« habitation à basse densité » et l'« habitat basse intermédiaire ».	Sans information				
Zone mixte d'habitation et des garages	Dans cette aire sera imposé le régime prévu pour l'« habitation dense », simultanément avec les garages et petites industries limité à 2000m ² sur un étage ou 2500m ² sur l'ensemble des étages, dès lors que son fonctionnement ne dérange ni met en danger les résidents de cette aire. Pour se faire, seront exigées des conditions d'implantation et de protection, aussi un traitement architectural des édifices et une étude des aires libres, en coordination avec les volumes d'habitation. L'implantation édifices des entrepôts, garages ou installations industrielles de ces aires est limitée à 60% de l'aire total de la parcelle où ils se localisent.	Sans information				
	Destinée à des établissements	L'implantation du bâti est en				

Industries et zones portuaires	<p>manufacturiers et entrepôts de taille moyenne et grande (en volume de construction, main d'œuvre ou circulation de marchandise) et toutes les installations de travail qui ne peuvent pas être insérées dans les zones d'habitation ou de services, à défaut d'intégration dans le cadre urbain ou par absence d'infrastructures et d'équipement spécial complémentaire.</p> <p>L'usage des aires industrielles prévu par le <i>Plano Dir.</i> fera préalablement l'objet d'un plan parcellaire d'ensemble, avec projet d'infrastructures, l'indication de normes d'orientation de lotissement et conditionnalités générales de l'occupation des parcelles.</p> <p>Dans les aires industrielles ne sont autorisées que les habitations pour le personnel permanent et indispensable pour le fonctionnement et la sécurité des installations.</p> <p>L'implantation édifices des entrepôts, garages ou installations industrielles de ces aires est limitée à 60% (ou 75% dans le cas d'extension des installations) de l'aire total de la parcelle où ils se localisent.</p> <p>Les zones portuaires disposent d'un statut et règlement propres. Les constructions et autres formes d'usage dans ces aires sont néanmoins sujets aux directives générales du <i>Plano Director</i> pour la ville, et prennent en compte l'harmonie avec l'usage des aires adjacentes, le schéma fondamental des communications et la structure des aires vertes.</p>	retrait (10m) par rapport la rue publique, et en retrait (5m) par rapport les autres limites de propriété.				
Zone centrale	<p>Cette zone reprend la « zone centrale » existante, et se caractérise par la présence dominante de commerces, services, installations à caractère collectif de culture et loisir, et d'autres éléments de rassemblement régulier de la population et lieu d'attraction urbaine. Cette zone est appelée à consolider son rôle de grand centre tertiaire régional.</p> <p>Le <i>Plano</i> met un accent sur la nécessité d'une coordination entre l'usage des édifices, les</p>	L'alignement est celui de la Ville. (<i>"Afastamento frontal, o do alinhamento municipal"</i>).				

	<p>conditions de circulation des voies et le nombre et les lieux de stationnement.</p> <p>Quant à l'aménagement (<i>ordenamento</i>) de cette aire, le <i>Plano</i> préconise une étude globale spéciale et des études parcellaires d'aménagement (<i>ordenamento</i>), et une réglementation et caractérisation propre pour chaque zone, pour le développement harmonieux des alignements et zones commerciales ; sa spécialisation (zone de restaurants et spectacles) ; localisation des services ; stationnement et espaces libres ; protection de la circulation des piétons.</p> <p>Le <i>Plano</i> préconise, pour éviter une dispersion des commerces, l'interdiction de l'ouverture d'établissements commerciaux en dehors des noyaux commerciaux existants, quand il n'existe pas un plan parcellaire qui prévoit le développement de la zone à l'œuvre.</p> <p>L'habitation dans cette aire n'est autorisée que dans les étages supérieurs, pour éviter des étendues d'édifices résidentiels, pour garder une continuité dans le caractère spécifique de cette aire.</p> <p>Quant au noyau historique « <i>baixa</i> », est préconisé une protection et une politique de restauration, pour la valorisation du site. La protection de la circulation des piétons est également privilégiée. S'y ajoutent des règlements qui n'autorise qu'un stationnement provisoire dans certaines voies.</p>					
Centres secondaires ; Commerce ; Services	<p>Destinée pour l'essentielle à l'occupation le commerce et vie collectif d'intérêts pour les aires résidentielles adjacentes (qui peuvent avoir à la fois des commerces de proximité).</p> <p>L'occupation suit un schéma d'orientation à élaborer pour chacun d'eux, et feront l'objet d'un plan d'urbanisme local (<i>Plano de urbanização local</i>) les phases à réaliser à court terme. Les occupations de type manufacturière sont interdites et celles tels que les édifices purement résidentiels.</p>	L'alignement est celui de la Ville. (“ <i>Afastamento frontal, o do alinhamento municipal</i> ”).				

Equipement ; Culture ; Santé ; Assistance ; Sécurité ;	Ces zones d'« équipements urbains » sont destinées à la seule occupation d'établissements collectifs, et interdites tous autres type d'occupation.	Sans information				
Administration	Sont destinées aux installations de services de l'Etat ou des collectivités locales. Sont interdites toutes autres affectations.	Sans information				
Equipement de loisir et tourisme	Sont destinées à l'implantation d'édifices ou installation d'intérêt collectif, de type hôtelier, sportif	Sans information				
Zone d'équipement spécial ayant un intérêt panoramique		Sans information				
Cimetière						
Espaces verts adjacents						
Vert urbain						
Parque Central (2 ^{ème} phase)						
Vert Rural						
Réserve Naturelle						
Zone de récupération ; Loisir ; Permanence temporaire						
Foire						
Centre de coordination de transport						

Fig. VI.17: **Règlement de zonage à Lourenço Marques en 1968**. Source : interprétation de l'auteur à partir du « Regulamento do Plano Director de Urbanização do Concelho de Lourenço Marques », pp14-18. Edital publié dans le « Boletim Oficial », III série, n° 23, de 22/2/1973.

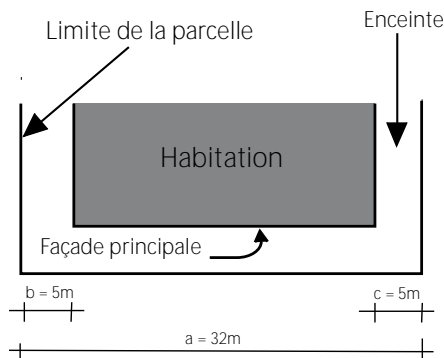
L'augmentation du nombre des zones (De Azevedo préconise un zonage à 22 catégories) donne la possibilité d'un affinement du zonage mais, néanmoins conduit à la complexification du système réglementaire. Chacune des zones fait l'objet d'une définition dans laquelle sont indiqués la nature d'occupation, la densité et le type de bâti (pouvant être isolé, continu, mitoyen ou superposé). Et ne sont données les règles d'implantation sur la parcelle que pour certains cas des bâtis d'habitation. Force est de constater que le souci d'apporter beaucoup plus de détails concerne avant tout les zones d'habitation (dense et à basse densité), où il a un souci d'indiquer par le biais d'un règlement les normes d'implantation sur la parcelle, d'ailleurs caractéristique de

cette deuxième génération de plans (plans modernistes). Si lors du plano précédent (*Plano Aguiar*) les implantations dans les parcelles sont préconisées à l'alignement à la rue principale à l'instar des implantations haussmanniennes, le Plano De Azevedo préconise des implantations pour l'essentiel en retrait par rapport la rue publique et reste ainsi fidèle à l'urbanisme moderne. Egalement, il saute aux yeux la suppression, au niveau du zonage, de la catégorie résidentielle indigène, qui est implicitement englobée dans une catégorie « habitat traditionnelle ». Pour ce qui est des zones telles que d'habitation traditionnelle, d'habitat et logement touristique, d'extension de l'habitat, mixte d'habitats et garages, d'industries et portuaires, centrale, équipement, culture, santé, assistance, sécurité, administration, équipement de loisir et tourisme, d'équipement spécial ayant un intérêt panoramique, cimetières, espaces verts et vert urbain, le règlement *Plano De Azevedo* reste implicite, et il renvoie aux normes à définir dans un plan d'ensemble (*plan masse*) ultérieur.

Je présente ci-dessous un essai d'interprétation des quelques éléments du règlement préconisé par le *Plano De Azevedo* pour l'implantation de l'habitation, fondé sur le recours à des graphiques.

Habitation dense

Conditions d'implantation en zones existantes



Quand : $a = 32m$ alors $b = c = 5m$

Quand : $27m \leq a \leq 32m$ alors $b = 5m$ et $c = 0$ ou $b = 0$ et $c = 5m$

Quand : $a \leq 22m$ alors $a = b = 0$

Quand : $22m \leq a \leq 27m$ alors b et $c =$ objet d'étude

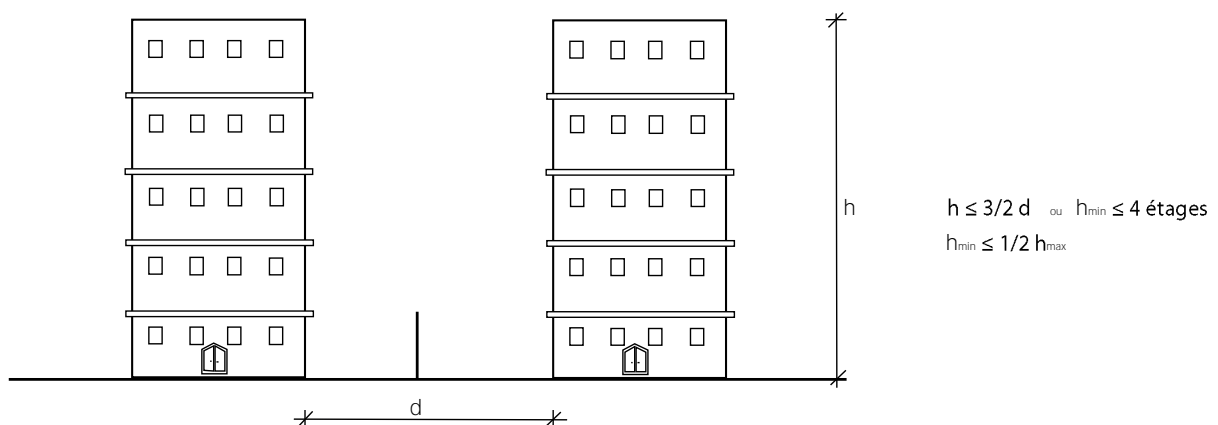
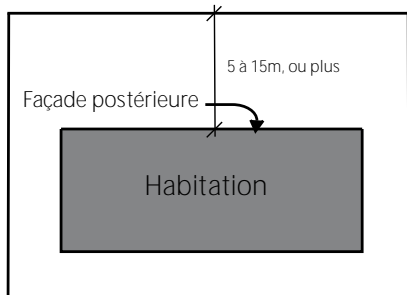
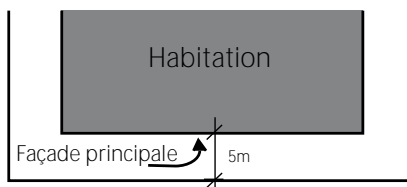


Fig. VI.18: **Habitation dense. Conditions d'implantation en zones existantes.**
Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir du règlement du *Plano director*.

Habitation dense Zones à urbaniser

A) En habitation unifamiliale isolée

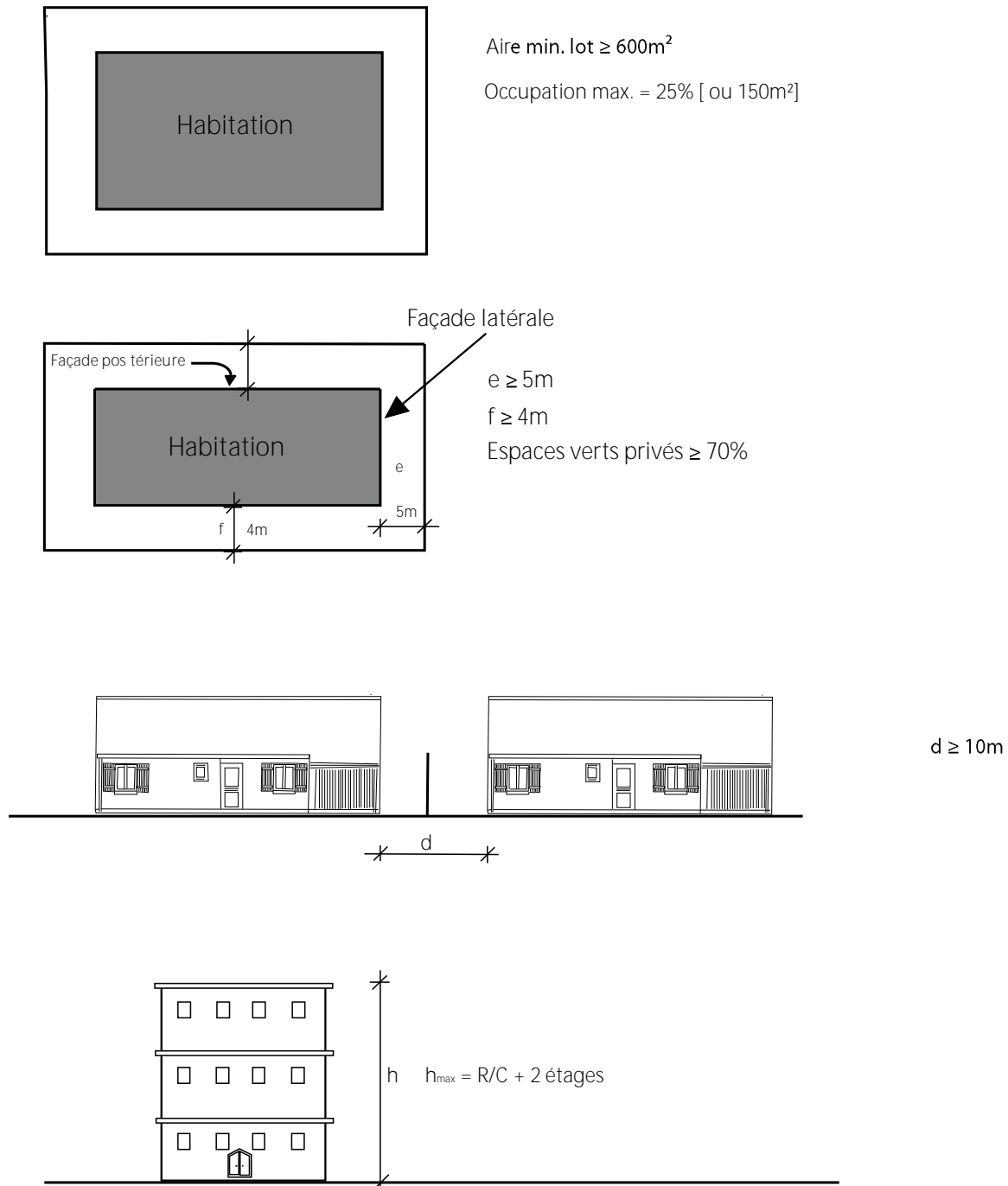
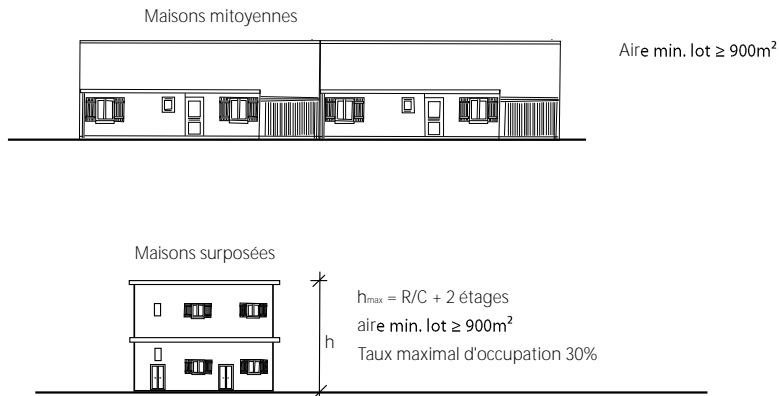


Fig. VI.19: **Habitation dense. Zones à urbaniser.**

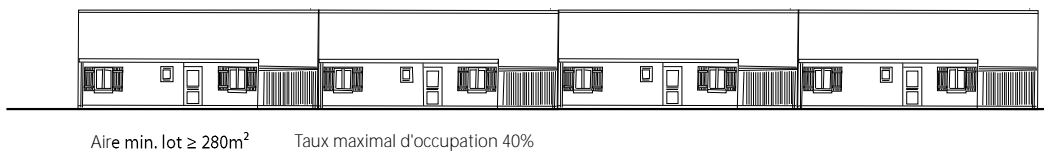
Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir du règlement du *Plano director*.

Habitation dense
Zones à urbaniser

B) En habitation unifamiliale mitoyenne ou surposée



C) En habitation unifamiliale en bande



D) En habitation unifamiliale isolée

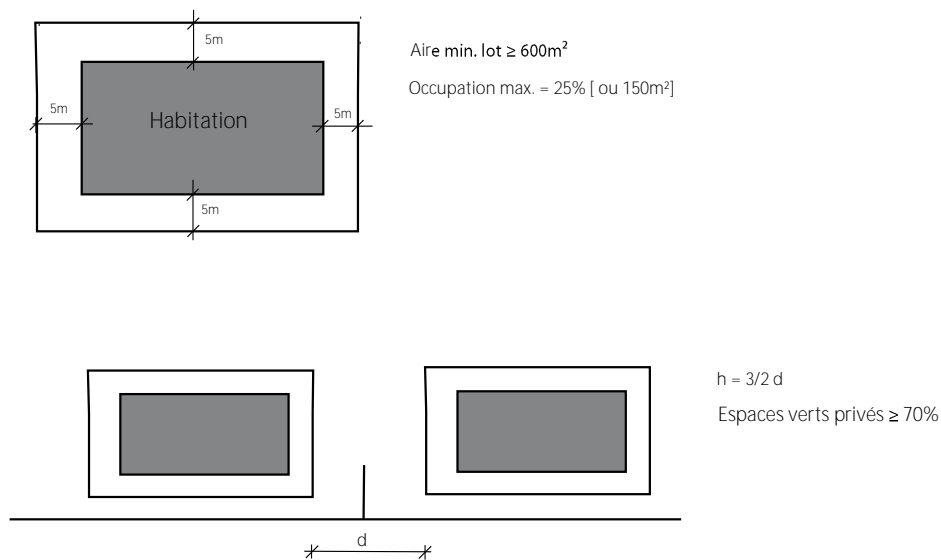


Fig. VI.20: **Habitation dense pour les zones à urbaniser.**
Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir du règlement du *Plano director*.

Habitation dense
Zones à urbaniser

E) En habitation multifamiliale mitoyenne et en bande



Fig. VI.21: **Habitation dense en zones à urbaniser**

Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir du règlement du *Plano director*.

En ce qui concerne le *caniço* (réseau), le plan présente des croquis sur l'habitat traditionnel (Fig. VI.22 ci-après) recensé lors des enquêtes effectués dans le cadre du *Plano De Azevedo*.



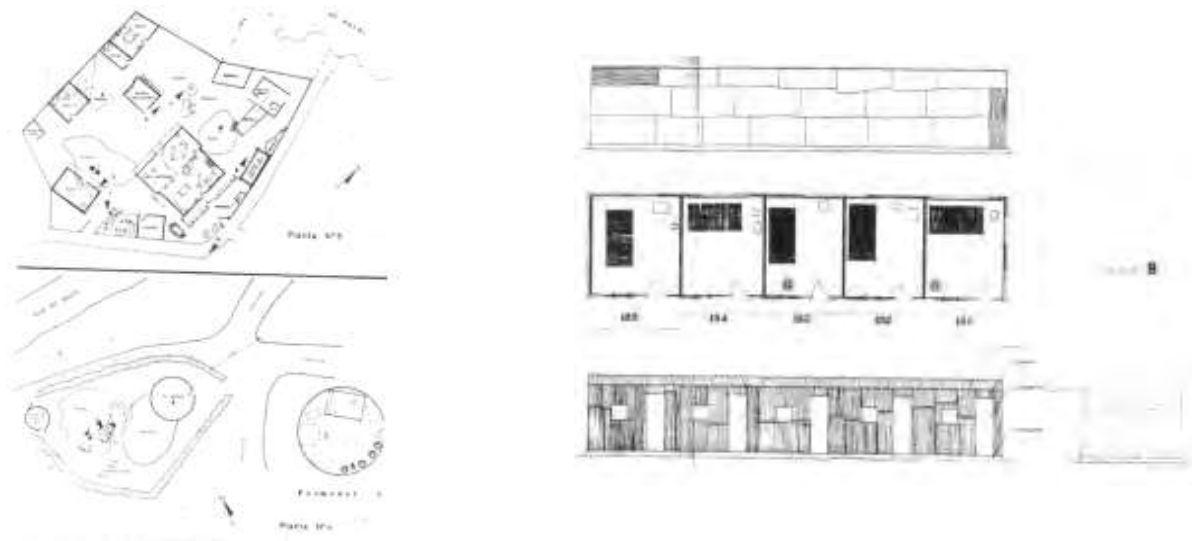


Fig. VI.22: Typologie de l'habitat traditionnel

Source : Levantamento do caniço. Plantas, cortes e alçados, 1964. Plano Director de Lourenço Marques, 1969.

En matière de densité, alors que dans les années 1960, Lourenço Marques connaît un essor démographique, les indices calculés par De Azevedo traduisent (par rapport *le Plano Aguiar* précédent, qui préconise entre 118 hab./ha et 111 hab./ha) une augmentation de la densité de la population (des zones européennes) pour les années à venir (150 à 400 hab./ha), De Azevedo préconise en revanche une limitation à 60 maisons (*fogos*) par hectare. Cela montre une rigidité réglementaire et la persistance d'une volonté de ne pas faire évoluer le niveau d'infrastructure. La tenue d'un tel objectif de limitation de la croissance apparaît difficile alors que Lourenço Marques connaît un solde naturel et aussi migratoire qui suit à vive allure, à cause du développement du port, entre autres. Cette vision de De Azevedo s'explique par une volonté de limiter l'extension du « réseaupolis » et privilégier en revanche une densification du centre européen.

* * *

Avec le *Plano Director* approuvé en 1972, la Ville de Lourenço Marques imagine l'occasion pour maîtriser les extensions de la ville et en particulier d'éviter l'extension de l'habitat spontané dans les zones dépourvues d'infrastructures de base. Un regard est aussi adressé à l'amélioration de la zone d'habitat du roseau. Ce *Plano Director* est un plan de la deuxième génération, et à l'instar de ses congénères mis en place ailleurs en Europe, s'avère trop ambitieux vis-à-vis de la réalité de la ville et des moyens dont elle dispose. Si les enquêtes systématiques réalisées permettent d'avoir une meilleure connaissance, les interventions préconisées restent presque utopiques. Elles ne réussissent pas à passer de la phase d'enquêtes à la mise en œuvre, c'est-à-dire passer de la phase de diagnostique à la phase de projet. Par ailleurs le *Plano* est

préconisé pour une échelle dite *métropolitaine*, et il n'existe aucune structure de gestion de l'aire métropolitaine, puisque aucune structure de coopération n'est envisagée avec les communes limitrophes de Lourenço Marques.

1.2- Les effets du *Plano director*, sur la ville (1970 - 1975)

Le *Plano Director* est approuvé en 1972 par la Câmara Municipal et précède une période de bouleversements politiques avec la mise en place d'un gouvernement de transition en 1974 et l'indépendance du Mozambique en Juin 1975³⁹. Le nouveau contexte politique consécutif à l'indépendance du Mozambique n'est guère propice à la matérialisation de ce *Plano*. A l'instar de ses prédécesseurs tels que J. Machado (1887) et J. Aguiar (1955) dont les *planos* sont venus "déposer leurs marque" et ont façonné le visage de la ville traditionnelle, peut-on en dire de même pour ce qui est du *plano* De Azevedo ? Celui-ci préconise, depuis le début de l'élaboration de l'étude du *Plano Director*, que la prise en considération des préconisations du *Plano* ait lieu dès la mise en chantier du *Plano*, c'est-à-dire qu'il ne faut pas attendre l'achèvement du *Plano* pour que son contenu puisse être exploitable et pris en considération dans le développement de Lourenço Marques. Dans ces conditions et sur la base de ce *Plano* en gestation, comment fabrique-t-on de l'espace urbain à Lourenço Marques ? C'est dans ce contexte que des grands ensembles de barres et tours sont érigées dans la périphérie du centre ville, à l'initiative des promoteurs privés ou sous la forme de coopératives (tel est le cas de la COOP) sous financement de Lisbonne.

1.2.1- Le maillage De Azevedo et la pratique de l'espace

L'avènement des grands ensembles à Lourenço Marques est l'occasion de s'interroger sur leur intégration dans le nouveau tissu urbain de la ville. Comment ces barres et tours de grands ensembles se positionnent-elles dans les îlots ? Quel rapport dialectique existe-t-il entre ces grands ensembles et le maillage que De Azevedo préconise dans son *Plano* ? Et dans le cas de ces nouveaux tissus urbains peut-on encore parler de *maille* et d'*îlot* pour caractériser les tissus De Azevedo ? Une *maille* certes, dans le cas où la maille est perçue telle qu'une portion du territoire délimité par des voies de circulation, comme le soulignent H. Hatzfeld et Y. Moutton, « *le réseau viaire et l'îlot sont deux outils du projet urbain issus de la ville traditionnelle occidentale ; ils en*

³⁹ L'ascension du Mozambique à l'indépendance nationale est conduite par le Frelimo (Front de Libération du Mozambique), créé par des mozambicains le 25 juin 1962 à Dar-es-Salaam (Tanzanie), à la tête duquel se trouve le professeur Eduardo C. Mondlane (M Mondlane est titulaire d'un Doctorat en Anthropologie et Sociologie de la Northwestern University en Illinois et enseigne à la Syracuse University à New York. Il travail également au Department of Trusteeship aux Nations Unies, an tant que Research Officer). Le Frelimo mène depuis 1964 une lutte armée contre la colonisation portugaise, et il faut attendre 1974 pour que cette lutte porte ses fruits.

constituent deux éléments de composition de base »⁴⁰. Quant à l'îlot, il ne s'aligne plus à la définition de Ph. Panerai et all. : « *L'îlot, au sens étymologique de : petite île, est une portion du territoire urbain isolé des voisines par des rues. L'îlot n'est donc pas d'abord une forme architecturale mais un ensemble de parcelles solidaires et qui ne prend son sens que dans une relation dialectique avec le maillage des voies* »⁴¹. Cet espace s'est agrandi seize fois par rapport les extensions définies par les plans précédents. Donc, il ne s'agit plus des îlots composés par l'agencement des parcelles mais plutôt de larges mailles qui ont pour limite les voies de circulation. Cet agrandissement conduit à une modification du bâti et de sa typologie ainsi que la place et la forme des espaces verts. Cela engendre par ailleurs une incertitude quant au statut du sol, ainsi que le souligne P. Belli-Riz « *A partir de cette idée de libération du sol, une grande confusion s'installe, tant juridiquement que sociale, temporelle et spatiale. Elle explique les difficultés d'un découpage du sol fait à posteriori, qui perdurent [...] aujourd'hui* »⁴². C'est une perte de repère urbaine, que le décrit Ph. Panerai, « *L'îlot achève de se dissoudre, le vocabulaire formel continue de se simplifier* »⁴³. Le maillage De Azevedo est une maille qui annonce une adhésion aux idées modernistes et il est dans certains cas redécoupé pour la résidentialisation formelle voire informelle (ou spontanée).

1.2.2- La maille, les Barres des ensembles collectifs et l'"îlot"

Sur l'image ci-après, la maille De Azevedo est définie par les quatre axes de circulation, à partir desquelles une voie dessert le seul "îlot" des ensembles collectifs de logement composés par neuf barres, destiné à une population de couche moyenne-basse. Les espaces publics de cet "îlot" sont partie intégrante de l'espace collectif qui entoure les barres. Autour de cet "îlot" d'innombrables habitations spontanées (dans des parcelles aux formes aléatoires et de taille variables) se serrent les unes contre les autres, sans qu'ait été au préalable élaboré le *Plano director parcelar* préconisé par De Azevedo. Ces habitations sont installées selon l'initiative individuelle des populations. Deux autres périmètres dans la maille, un à nord-ouest et l'autre à sud-ouest, sont certainement des découpages à postériori et sont structurés de part et d'autre, par la seule voie qui dessert l'"îlot" des ensembles collectifs.

⁴⁰ HATZFELD Hélène et MOUTTON Yves, *Les espaces libres, atouts des grands ensembles*, Lyon, CERTU, 2006, Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon, p. 75.

⁴¹ PANERAI Ph., CASTEX J. et DEPAULE J.-C., *Formes Urbaines, de l'Îlot à la barre*, Marseille, Éditions Parenthèses, 1997, p. 182.

⁴² BELLI-RIZ P., *Le vert et le noir: l'automobile dans l'espace résidentiel moderne*, Les espaces publics modernes, Situations et propositions, 1997, p. 59.

⁴³ PANERAI Ph., CASTEX J. et DEPAULE J.-C., op. cité, p. 182.



Fig. VI.23: Barres des ensembles collectifs

1.2.3- Implantation des barres

Comment les bâtiments (barres) sont implantés dans la maille et quel est le rapport des bâtiments entre eux. Y a-t-il une orthogonalité des tracés vis-à-vis des axes routiers, ou vis-à-vis des bâtiments dans son ensemble ?

Les barres sont linéaires (3 figs. ci-dessus) et sont implantées en position obliques par rapport aux quatre axes de la maille et aux quatre lignes qui marquent les limites du périmètre de l'"îlot". Elles sont situées sur les lignes parallèles décalées, elles ont la même longueur et sont orientées au nord. Elles ont toutes la même hauteur (autour de R+4 ou 5 étages) et présentent la même géométrie, enfin une même architecture. Ce procédé lui accorde un équilibre rythmique et une unité formelle de l'ensemble collectif. Les lignes qui sous-tendent la position des bâtiments présentent une succession des lignes dont l'espace est variable. Ces barres sont composées par des logements à destination d'une couche de population moyenne basse.

1.2.4- La maille, les Tours des ensembles collectifs et l'"îlot"

Sur l'image ci-après, la maille De Azevedo est définie par les quatre axes de circulation, deux desquels structurants sont orientés SO-NE (raccorde le centre ville et la zone industrielle en périphérie de la ville) et l'autre SE-NO (raccorde la zone résidentielle Sommerschild et les zones industrielles). Ces tours de logement collectif sont insérées dans deux îlots rectangulaire et perpendiculaire, un avec 5 tours et l'autre 4. Ce logement est destiné à une population de couche moyenne-haute. Les espaces collectifs de cet îlot sont très réduits et sont partie intégrante de l'espace collectif qui entoure les tours. A côté de ces deux îlots, d'autres îlots de très petites tailles abritent de petites parcelles rectangulaires de logement pavillonnaire destiné à une population aisée. Dans cette maille, il existe une mixité de logements et de couches sociales. Un espace vide est laissé au centre de la maille et cela crée une discontinuité entre les deux îlots de tours et entre ces derniers et les îlots pavillonnaires. Cet espace vide, à l'instar de la situation observée dans l'autre maille analysée plus haut, peut conduire à une occupation désordonnée au cœur de la maille. Par ailleurs, il faut relever un paradoxe : si l'implantation des différents types d'habitat (tours et pavillonnaire) annonce une volonté de mixité sociale, en revanche, l'existence d'une poche au cœur de la maille indique une volonté de "séparation claire" des logements et des couches sociales.



Fig. VI.24: Tours des ensembles collectifs

1.2.5- Implantation des tours et du pavillonnaire

a. *Les tours*

Comment les bâtiments (tours) sont implantés dans la maille et le rapport des bâtiments entre eux. Y a-t-il une orthogonalité des tracés par rapport des axes routiers, ou vis-à-vis des bâtiments dans son ensemble ?

Les tours sont linéaires (fig. ci-dessus) et sont implantées en position obliques par rapport aux deux axes principaux de la maille et aux quatre lignes qui marquent les limites du périmètre de chacun des deux "îlots". Elles sont situées sur les lignes parallèles décalées, elles ont la même longueur et sont orientées au nord. Elles ont toutes la même hauteur (autour de R+25) et présentent la même géométrie, enfin une même architecture. Ce procédé lui accorde un équilibre rythmique et une unité formelle du grand ensemble. Ces tours sont composées par des logements à destination d'une couche de population moyenne-haute. Les tours sont implantées en retrait par rapport à la voirie et l'espace public, et cloisonné par des limites matérielles, tels que de murs des grillages et des haies.

b. *Le bâti pavillonnaire*

Le bâti pavillonnaire se désolidarise du logement locatif pourtant partageant la même maille, à cause des options prises dans l'aménagement des îlots. Le seul espace collectif de l'îlot est la voirie, composée par des venelles qui desservent les îlots. La rue est le seul lieu de rencontres et d'échanges entre habitants. En effet, ces îlots dont la typologie dominante et l'habitat pavillonnaire présentent une taille variable et abritent entre 10 et 30 logements. Il s'agit de maisons individuelles, des pavillons construits sur de parcelles aux formes allongées (rectangulaires). Elles sont en retrait par rapport la rue et sont mitoyennes. Les espaces sont cloisonnés par des murs et présentent une architecture à deux niveaux (R+1) et plus au moins homogènes.



Fig. VI.25: Les implantations au sol des barres, de tours et du pavillonnaire

D'autres exemples de grands ensembles (tours et barres) sont également développés en centre ville, et vu le contexte délicat (désengagement financier de l'Etat dans le financement de logements, et le changement du contexte politique) certaines tours ne sont achevées qu'après l'indépendance du pays.

3- L'héritage colonial urbain : l'antinomie *Urbs Lapidum* versus *Roseaupolis*

A l'avènement de l'indépendance du pays (1975), la ville capitale baptisée depuis peu Maputo, se présente sous la forme d'une ville duale, résultat des choix politiques privilégiés par Lisbonne tout au long de la période d'occupation portugaise. Deux parties contrastées composent cette ville duale (cf. Fig. VI.26 ci-après) ; la première zone qui j'appelle *urbs lapidum* dont la formation, de par le mode d'urbanisation et les formes urbaines, s'est conformée aux différents plans de ville et aux documents d'urbanisme mis à l'étude, annonce une maîtrise de sa croissance par les autorités de la ville, son périmètre est séparé de la périphérie immédiate par un boulevard de ceinture ; la deuxième zone, péricentrale, qui j'appelle *roseaupolis*, s'est développée autour du périmètre de la première zone et sans aucun souci de maîtrise de la croissance, l'occupation de ce périmètre prend une configuration diffuse et présente un mitage composé par des lotissements et par des occupations spontanées ou irrégulières. Dans l'analyse qui suit, je me propose de comprendre la genèse des différents systèmes qui composent cette ville duale, à travers une approche diachronique d'une part, et d'autre part, analyse synchronique qui consiste à croiser et analyser les différents éléments cartographiques permettant de mieux appréhender le caractère de la ville et faire apparaître les problèmes.

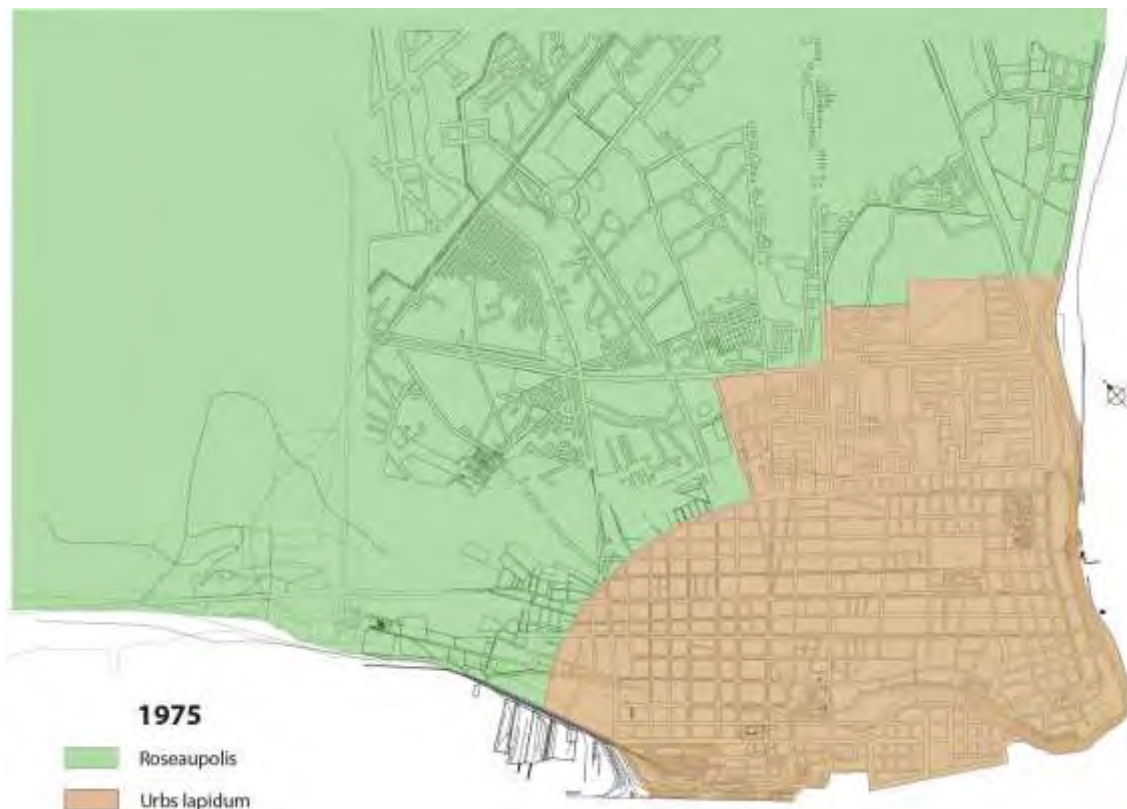


Fig. VI.26: La ville duale : *Urbs Lapidum* et *roseaupolis*. Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

3.1- L'*Urbs lapidum*

L'*urbs lapidum* se présente comme une ville compacte et monocentrique, avec une forte identité historique et un nombre important d'infrastructures. Elle se caractérise par une structure urbaine consolidée, définie par les tracés régulateurs, qui ont orienté sa croissance. À ce stade de développement, cette partie de Maputo se présente comme une ville structurée avec un tracé de voies, un périmètre urbain clairement délimité par une voie de ceinture, un découpage fonctionnel en quartiers. Elle est organisée selon un zonage fonctionnel (cf. fig. ci-après) instauré tout au long de la première moitié du XX^{ème} siècle et consolidé jusqu'au troisième quart de ce siècle. S'il existe une tendance à spécialiser chacune des zones, une inéluctable mixité de fonctions finit par prévaloir, sur toute cette partie de la ville, en commençant par le noyau historique. Il y a d'abord la zone du premier noyau historique (le cœur spatial et fonctionnel de la ville) qui longe l'estuaire de Maputo, la plate-forme maritime constituée par le port commercial de Maputo et l'infrastructure ferroviaire, les leviers du développement du noyau et de la ville. Quelques commerces sont présents, et leur implantation remonte à l'établissement du bourg. Adjacent à ces derniers se trouve à sud-ouest, un parc industriel harmonisé aux infrastructures ferroviaires et portuaires, le tout articulé par une plate-forme intermodale (bien que le tramway dont les rails sont encore présents, s'arrête en 1930) qui gravite autour de la place de la gare ferroviaire.



Fig. VI.27: La Plate-forme Intermodale

A l'est du noyau, le déplacement des fonctions politique et administrative de la ville conduit à la formation d'une nouvelle centralité de " trois ordres " : politico-administrative (qui découle de la présence de l'Hôtel de Ville), judiciaire (grâce au palais de justice à ériger) et ecclésiastique (grâce à la présence de la cathédrale), le tout polarisé sur la place de l'Hôtel de ville. Par ailleurs, la présence de la cathédrale sur cette place centrale annonce l'espace privilégié

qu'occupe l'église catholique au sein du pouvoir, d'une part, et la suprématie de cette dernière vis-à-vis des autres religions présentes au Mozambique. A nord-est et jusqu'au premier boulevard de ceinture se trouve une zone mixte (appelé également zone centrale), de commerce et d'habitat en gratte-ciel mais aussi du pavillonnaire. A sud-est, se trouve une zone pour l'essentiel résidentielle (pavillonnaire et de gratte-ciel) où habite une population plutôt cossue, et sont également installés des hôtels et quelques commerces de proximité. Enfin, plus à l'Est se trouve une zone d'habitation pavillonnaire où habite une population très aisée. Sont également présents des zones de loisir et tous les équipements nécessaires (écoles, hôpitaux, stades sportifs) au fonctionnement d'une ville.

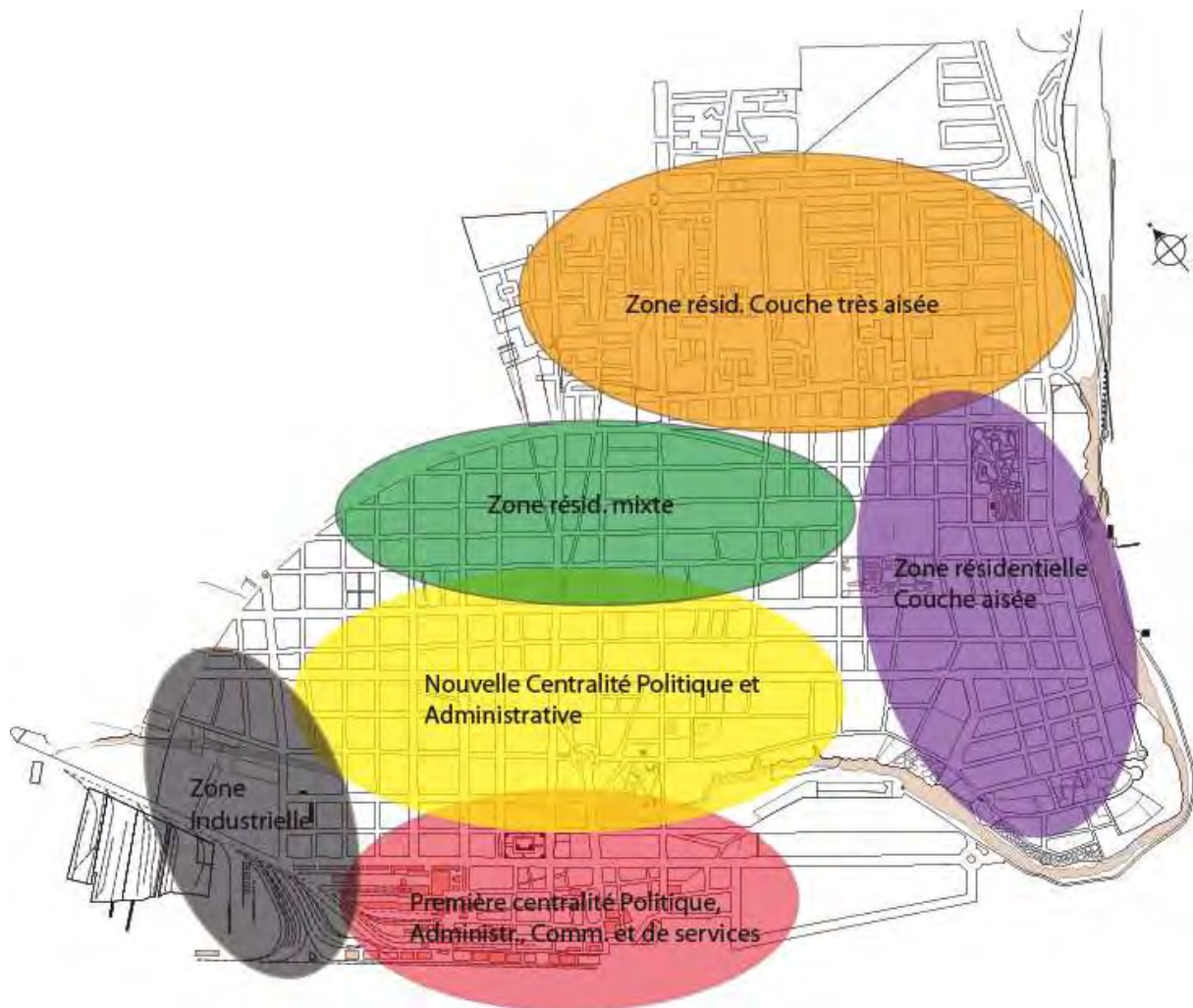


Fig. VI.28: *Urbs Lapidum* : Profil en 1975. Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

3.1.1- Les formes du tissu urbain

Sur tout ce périmètre, prévaut une maille orthogonale avec des îlots pour l'essentiel rectangulaires mais aussi carrés, conditionnés par la permanence des tracés des voies inscrits au sol. Ces tracés des voies constituent des traces historiques qui doivent ici être envisagées comme

des sortes de monuments. Par ailleurs, au-delà du rapport dialectique rue/îlot, il est à remarquer le découpage parcellaire et les rangées qu'il compose. Dans quelques cas à Lourenço Marques, les rangées s'éloignent de la logique de la maille et de l'îlot. C'est pour cela qu'il est pertinent d'interroger également à l'échelle de la rangée, en tant qu'unité intermédiaire entre la parcelle et le tissu constitué. Ainsi, il est important dans l'analyse du périmètre de Lourenço Marques (cf. Fig. VI.28) d'envisager un classement à différentes échelles : la grille territoriale, l'îlot, la rangée, la parcelle et l'édifice. Ces rangées par exemples sont le résultat de l'agencement de parcelles solidaires par leur vis-à-vis sur la rue et se prêtent à de maisons mitoyennes. Les parcelles pour l'essentiel rectangulaires découlent d'un îlot également rectangulaire, qui permet l'emboîtement des rangées allongées qui convient particulièrement à une rationalisation du tissu et de la voirie et évite la création de parcelles à grande profondeur.

Par ailleurs, le découpage privilégie parfois la création d'une (ou des) parcelle(s) d'une taille importante et le périmètre de la parcelle est alors égal à celui de l'îlot, tel est le cas d'un *îlot-parcelle* (cf. Fig. VI.29 ci-après), pour reprendre l'expression de D. Mangin et Ph. Panerai.

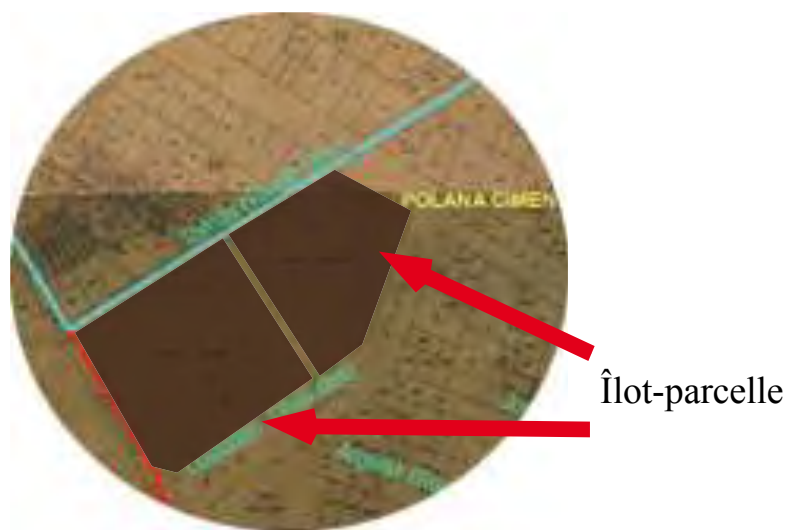


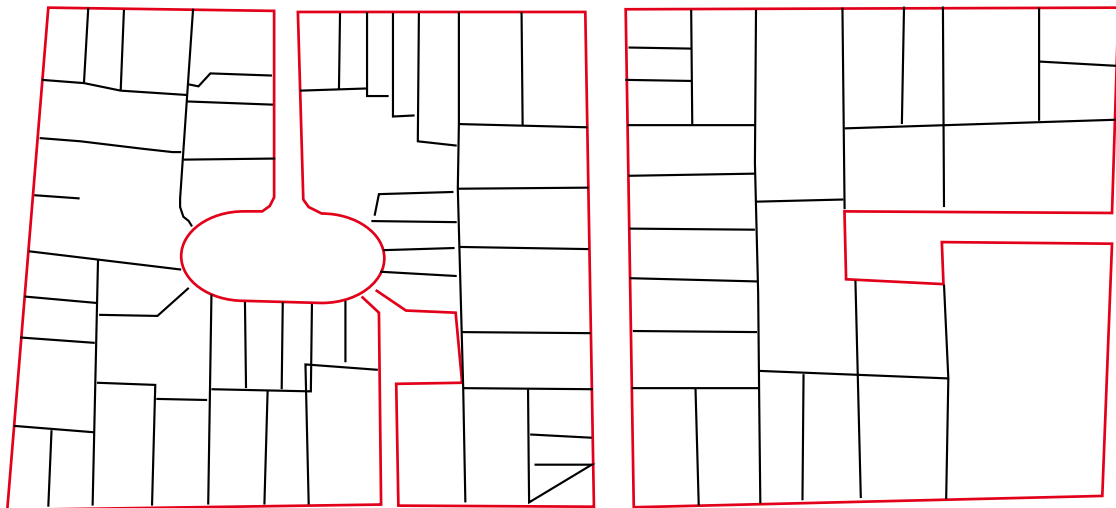
Fig. VI.29: **L'Îlot-parcelle**. Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)



Fig. VI.30: Les îlots et les parcelles. Profil en 1975. Source : Extrait du plan de lotissement de la Ville.

Si ces îlots inscrits dans la grille territoriale continue, présentent une structure plutôt régulière (rectangulaires, carrées, voire trapézoïdale et triangulaire), c'est surtout à l'intérieur de l'îlot que la configuration suit une logique différente. Saisir les échelles inférieures à l'îlot (groupement de parcelles, rangée, parcelle, édifice) permet de rendre compte qu'il ne s'agit pas d'un découpage formel. En effet, dans un même îlot, il y a une diversité de taille de parcelles, de configuration de parcelles, d'agencement de parcelles, d'implantation des édifices, de types d'édifices (cf. Fig. VI.31 ci-après). Je fais l'hypothèse qu'il ne s'agit pas pour autant des faits irraisonnés ou aléatoires ni anti-urbains, mais plutôt des choix privilégiés au fur et à mesure de

l'aménagement de l'îlot. En effet, cet îlot à cour interne (à travers des *poches* au cœur de l'îlot, desservi par une venelle qui composent une raquette) abrite à la fois des bâtis pavillonnaires mitoyens, des pavillons isolés (dont on peut faire le tour) et des gratte-ciels (R+25) en bordure de l'îlot (avec du commerce en rez-de-chaussée). L'intégration dans le même îlot d'édifices si différents (immeubles bas, mitoyens, bâtis pavillonnaires, aussi lieu d'expérimentation des gratte-ciels) semble un paradoxe mais ils découlent d'une implantation à différentes époques. De plus, cet îlot présente une polyvalence dont la compréhension suppose de regarder au-delà de son périmètre. En effet, le bien-fondé de ce découpage lui donne la possibilité de suivre la dynamique des transformations, de s'adapter au non programmable et assurer ainsi sa pérennité. La dualité quant à sa possibilité de se décomposer en parties autonomes et à s'harmoniser aux îlots environnants, conduit à la formation d'un tissu où les différentes fonctions de la ville peuvent s'y retrouver.



Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)



Fig. VI.31: Les îlots, les parcelles et les implantations effectives. Profil en 1975.

Source : Extrait d'un fond Google Earth



Fig. VI.32: Un îlot et les implantations à Ponta Vermelha (sud-est de la ville). Profil en 1975.

Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

Cet îlot (cf. Fig. VI.32 ci-dessus) est un îlot ouvert qui accueille différents types d'implantations et d'édifices. Il abrite des maisons mitoyennes en rangée linéaire (*triplex*), et en hémicycle (R+1 ou 2) où la cour de devant favorise une appropriation globale, appropriation qui transforme ce devant en jardin commun, et incite à une forme de sociabilité collective, entre les habitants des immeubles locatifs (R+4) et du pavillonnaire en bande et du pavillon isolé en moindre nombre. L'implantation des immeubles est privilégiée en périphérie de l'îlot et en retrait par rapport la voie principale. Les maisons mitoyennes en rangée linéaire sont implantées en retrait oblique par rapport la voie principale, avec un jardin d'agrément (d'appropriation individuelle) en cours frontal. Elles ont dû être érigées, à l'initiative d'un même investisseur ou propriétaire foncier ou alors d'une association des futures riverains ou coopérative immobilière, aussi elle dénote de manière évidente la similitude des matériaux et des procédés constructifs, enfin elle révèle l'identité du statut des habitants. Les parcelles sont très petites et les maisons partagent une façade principale continue et commune. Cet urbanisme de la rangée est composé par la répétition des maisons semblables et limite l'édification à des bandes étroites (aux maisons resserrées) et dégagent de *poches* non bâties. Par ailleurs, la production de l'espace (le cas de cette rangée linéaire) annonce de traits spécifiques et de systèmes particuliers qui tend vers la recomposition de l'espace social, aussi vers la séparation de moments de la vie quotidienne entre eux, mais encore vers l'autonomie de ceux qui ne sont pas directement consacrés au travail professionnel.

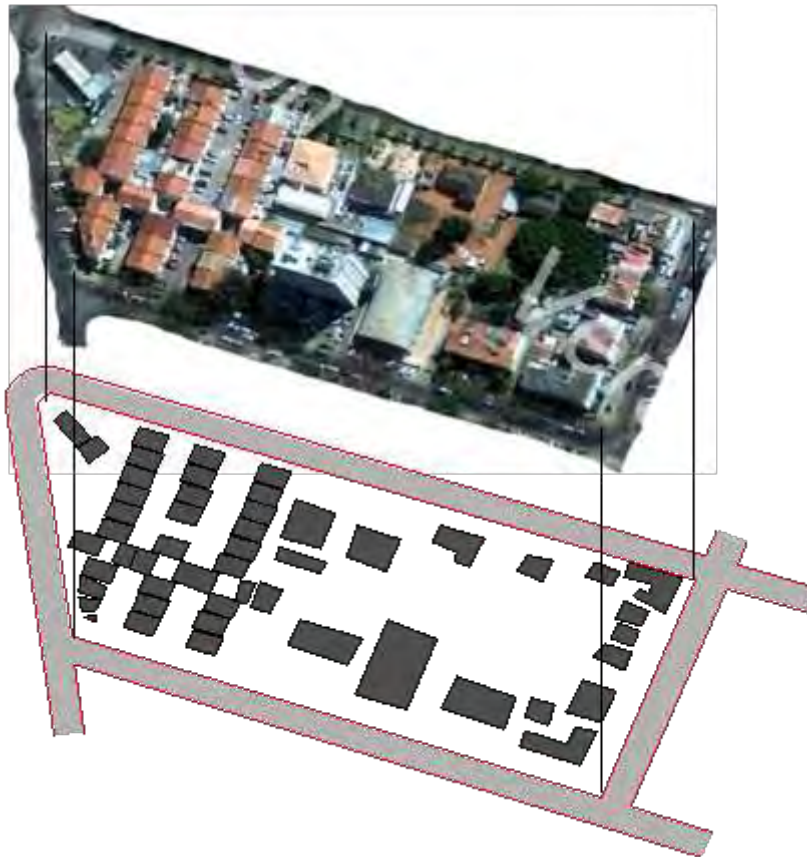


Fig. VI.33: Un îlot et les implantations à Ponta Vermelha (sud-est de la ville). Profil en 1975.
Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

Cet îlot (cf. Fig. VI.33 ci-dessus) est également un îlot ouvert et est composé par des maisons (R+2) en rangées (ce qui lui procure une économie d'espace) qui dessinent trois croix latines, des barres (R+4 ou 5) et tours (R+15), dont l'implantation est en retrait par rapport à l'alignement de la voie principale, et des pavillons isolés. La mitoyenneté de ces édifices leur procure certes une économie de façades et une réduction des déperditions, et est pour l'essentiel un logement économique. Il s'agit d'une construction groupée réalisée avec maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre uniques, et résultant d'un projet qui résout à travers la répétition la question de la quantité. Aussi la régularité résulte d'une unité de typologie et de la similarité des découpages des parcelles. Par ailleurs, les parcelles sont de petite taille, et les maisons constituent un front bâti continu qui sépare la partie avant (avec au rez-de-chaussée des garages incorporés aux bâtis) et la cour en arrière (jardin potager). L'agencement des parcelles et par conséquent du bâti (en forme d'un « U ») laisse sur leur devant une *impasse*, espace d'appropriation collective multi usages, d'après les tracés visibles de son utilisation : stationnement, jeux d'enfants,... il apparaît tel qu'un équipement collectif à l'échelle de ce groupement de parcelles. Le jeu sur les rapports de l'espace commun et/ou public est réduit à deux éléments : l'alignement ou recul avec l'éventuelle création d'un jardin d'agrément collectif sur l'avant et le traitement architectural par unité d'ensemble. L'«

intelligence » de cet îlot réside dans sa souplesse à accueillir différents types d'édifices (à la fois du gratte-ciel, du pavillonnaire,...) mais surtout à s'adapter au non programmable.

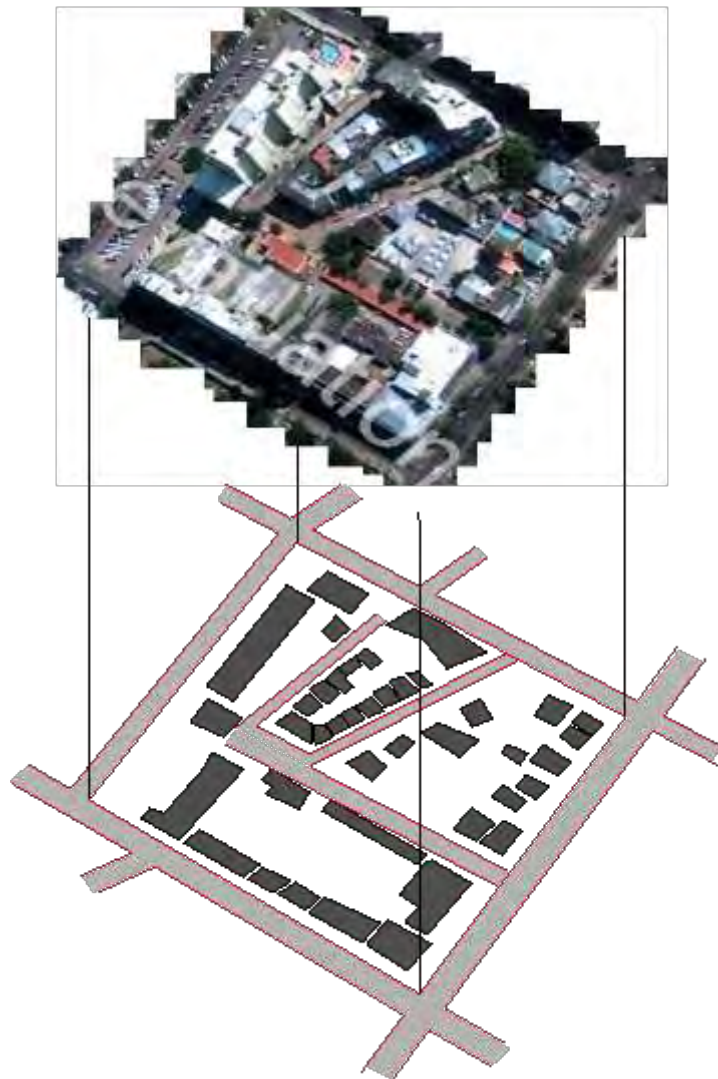


Fig. VI.34: **Un îlot et les implantations, en centre-ville. Profil en 1975.**
 Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

Dans le plan de cet îlot (cf. Fig. VI.34 ci-dessus), sont implantés en périphérie des immeubles élevés sur les grandes parcelles (hôtel et des bureaux d'administration) alors que le centre est desservi par une venelle qui distribue des maisons individuelles en rangées, du pavillon isolé dans un « sous-îlot » et l'on peut faire le tour de maison. Cet îlot témoigne d'une diversité de choix d'implantation des édifices sur les parcelles. Les immeubles (R+3, R+6, R+8, R+12) sont érigés en continu car ils sont implantés en limite de la parcelle (limite de propriété) de part et d'autre, et leur façades principales sont à l'alignement par rapport la voie principale. A défaut de la possibilité d'une extension/construction horizontale limitée par la taille réduite de la parcelle, la seule issue pour le développement de l'édifice étant la croissance verticale, d'où la présence de ces constructions en hauteur.

* * *

L'analyse de l'évolution des lotissements et des implantations à Maputo permet de comprendre la dynamique qui connaît la formation de ce patrimoine. Cette analyse permet par ailleurs d'appréhender la logique du découpage parcellaire et les différents procédés d'utilisation d'une même parcelle ou groupement de parcelles et de montrer comment une réflexion approfondie sur la formation des îlots à Maputo, peut conduire à des interprétations riches et différentes et ce à l'intérieur d'un même réseau de voirie. L'analyse permet également de se rendre compte que ce tissu urbain découle de l'enchevêtrement de deux logiques, celle du découpage du sol en lots (îlots, rangées, groupement des parcelles, parcelles) et celle des tracés de la voirie qui les dessert. Ces îlots riches d'enseignement et d'histoire, montre par ailleurs qu'il n'a été jamais question d'en faire un secteur homogène.

3.1.2- Architecture

Lourenço Marques présente à la veille de son indépendance d'un parc immobilier conséquent. Au-delà des infrastructures déjà présentées lors du chapitre précédent, il me paraît judicieux dans cette approche historiciste dont l'objet ne vise pas une analyse de l'architecture des édifices présents à Lourenço Marques, mais les processus qui les engendrent, je m'intéresse également aux modèles architecturaux qui se sont graduellement implantés et constituent alors l'actuel patrimoine de Maputo. Il s'agit d'édifices publics (bureaux d'administration, cinémas, théâtres, écoles, de sports, toilettes publiques) et privés (logement locatifs, restaurants, bureaux privés), où divers architectes interviennent dans ce processus et une convergence de langages est évidente. Ils sont issus pour la plupart de l'Ecole de Beaux-arts de Lisbonne et effectuent à Lourenço Marques des modèles de projets architecturaux prémodernes et réinterprétés grâce à l'inspiration de l'architecture locale.

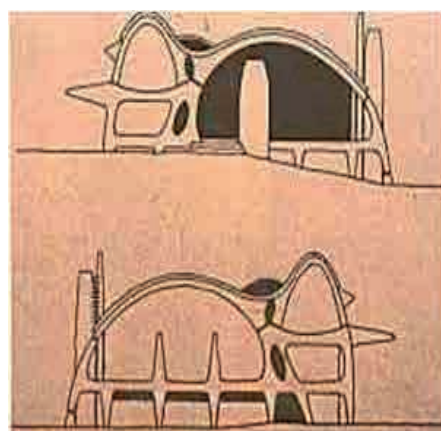
2.1.2.1- Les modèles du pré-modernisme et du modernisme à Lourenço Marques

Les modèles architecturaux mis en œuvre à Lourenço Marques témoignent d'un pré-modernisme et des modernismes et ce en ayant recours à une architecture inspirée du vernaculaire. L'œuvre de ces architectes (Pardal Monteiro, Rodrigues da Silva, Alberto Soeiro, Nuno Craveiro Lopes, Carlos Veiga Camelo, et surtout Pancho Guedes)⁴⁴ constitue la transition entre le néo-classicisme et le modernisme à Maputo. Le rôle de P. Guedes (né en 1925) est mis en

⁴⁴ Cette génération d'architectes issus de la métropole (Lisbonne) a bénéficié de la circulation de connaissance issue de l'Architecture Moderne, excepté Pancho Guedes dont la formation est anglo-saxonne. Ce dernier fait partie d'une troisième génération moderniste et il suit un formalisme du style international. Il bénéficie d'une circulation de connaissance issue du Team 10 et de l'Archigram. A ses œuvres il les appelle « *Guedesbourg* ».

évidence à Maputo grâce à la fois, à une profusion de ses projets mis en œuvre et au recours également à une architecture organique et annonce une adhésion aux principes préconisés par l'architecte Antoni Gaudí (1852-1926) en Espagne. Aussi, P. Guedes est également peintre et il transpose les recherches plastiques engagées dans sa peinture sur ses projets d'architecture.

L'on présente ci-après, la diversité architecturale qui constitue le patrimoine de Lourenço Marques.



Titre	Patrimoine Héritage Colonial : “O Saipal. Pão da cidade”
Fig. [VI.1]	Edifícios de Boulangerie (Le Saipal. Pain de la ville). Architecte Pancho Guedes.

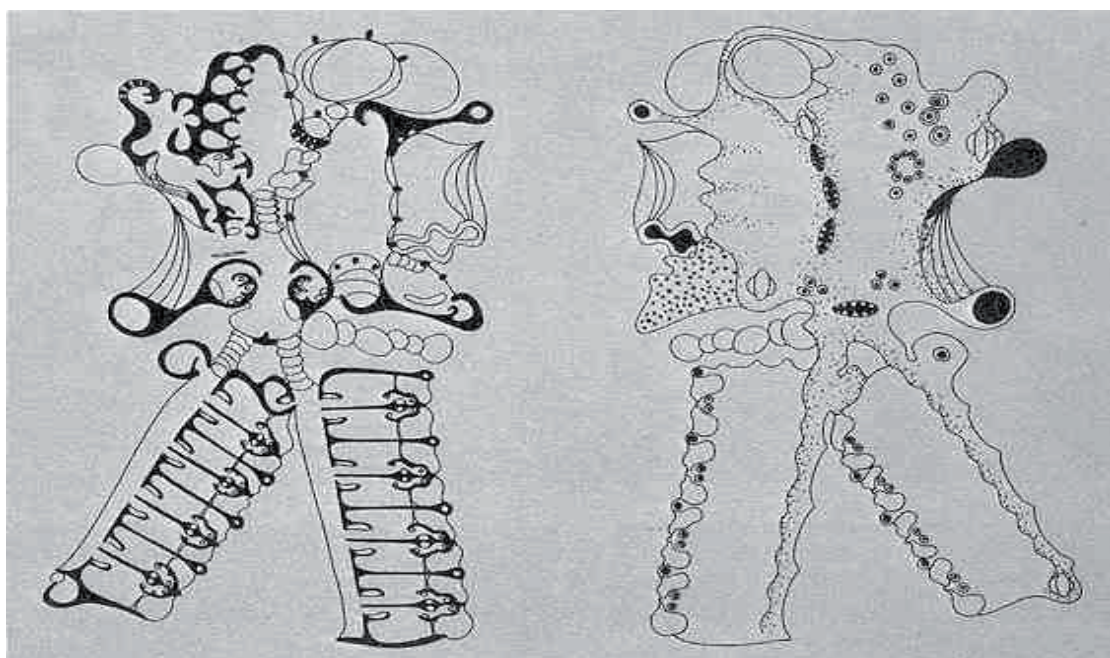
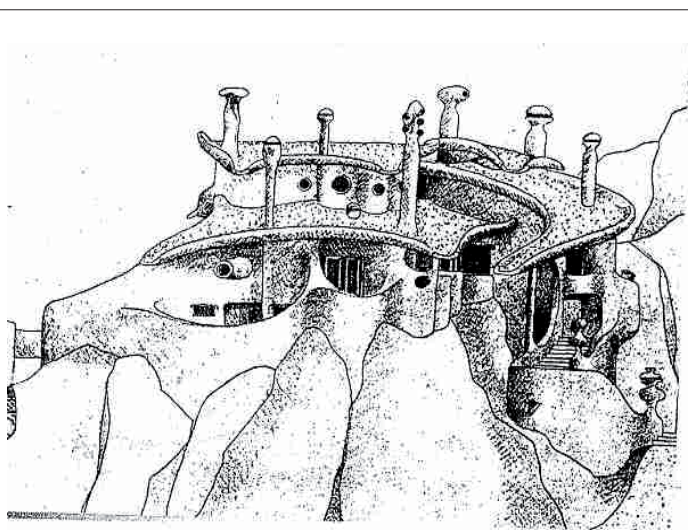
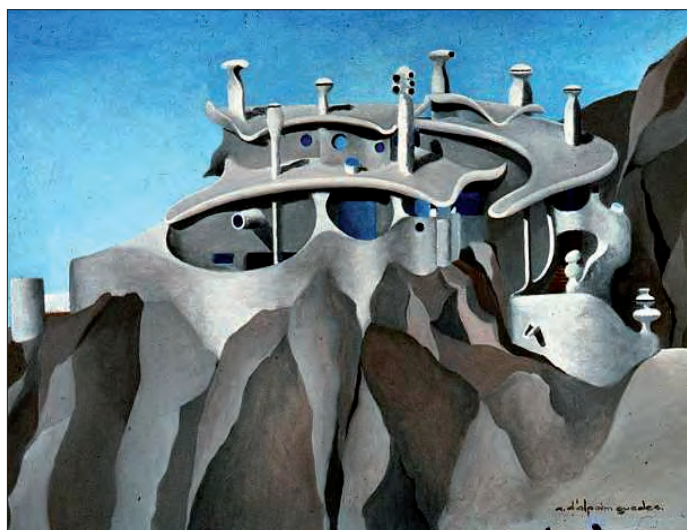
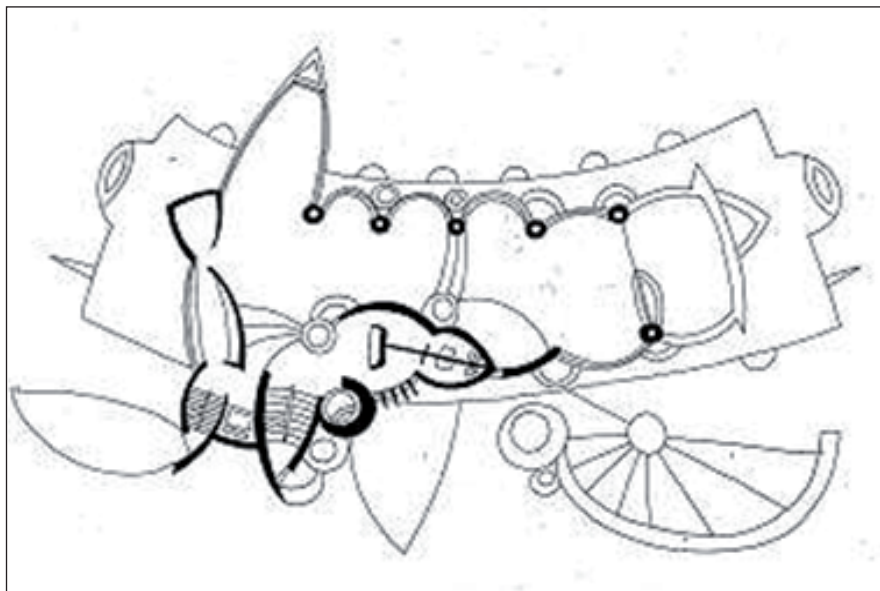


Titre

Patrimoine Héritage Colonial : Edifice “Le Lion que rit”

Fig. [VI.2]

Edifices de logements. Architecte Amâncio D'Alpoim Miranda Guedes (dit Pancho Guedes)



Titre

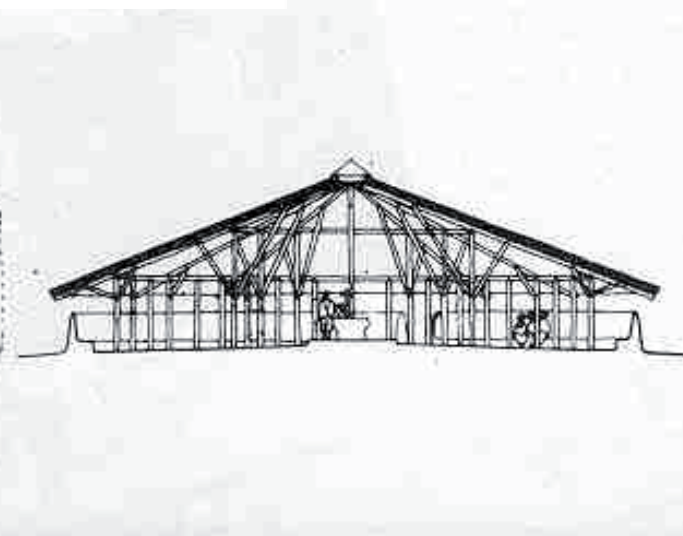
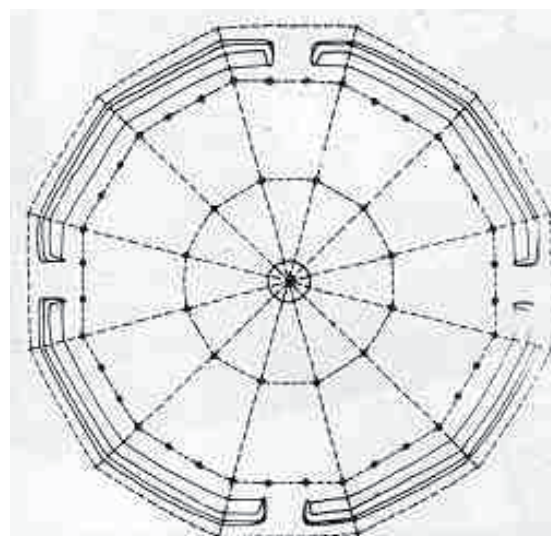
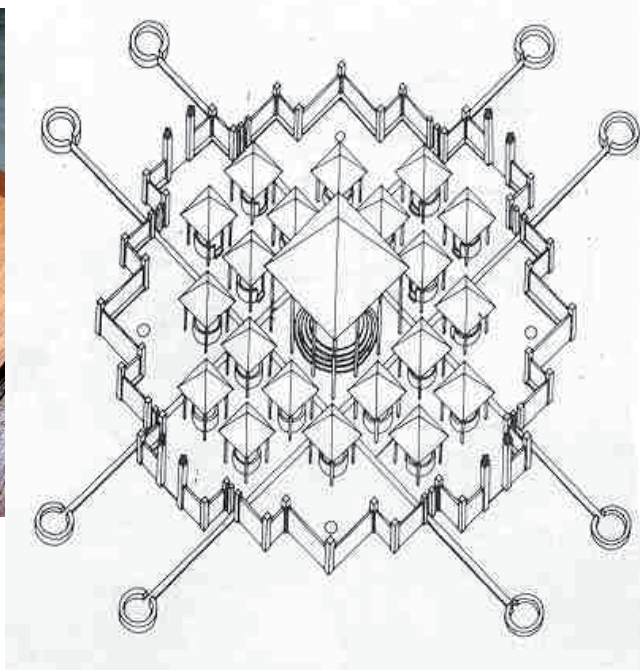
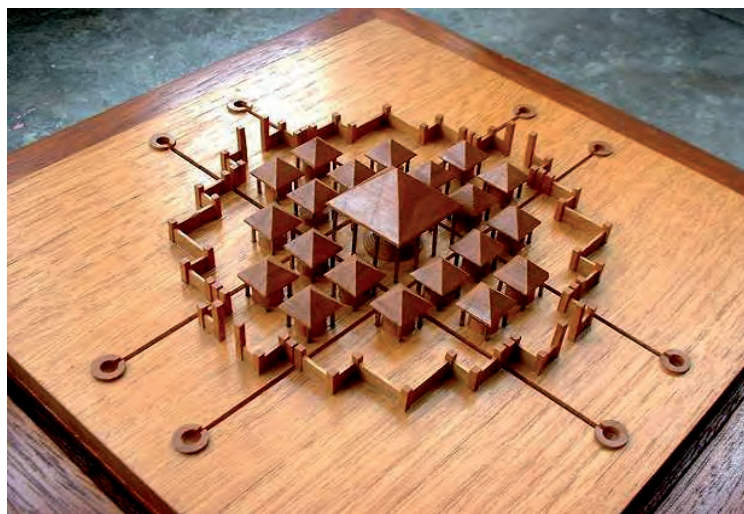
Patrimoine Héritage Colonial : L'Architecture Organique

Fig. **[VI.3]**

Hôtel au Point Ruben L.M., Maison individuelle, Hôtel Saint Martinho Bilene. (Pancho Guedes)



Titre	Patrimoine Héritage Colonial : L'Architecture Organique à Maputo
Fig. [VI.4]	Casa Milà à Barcelone (A. Gaudí); Edifício Lion que ri (P. Guedes).



Titre

Patrimoine Héritage Colonial : Le Pré-Moderne à Maputo

Fig. [VI.5]

Eglise des douze apôtres à Gala Massala province de Maputo (P. Guedes).



Titre	Patrimoine Héritage Colonial : Le Pré-Moderne à Maputo
Fig. [VI.6]	Toilette publique, Ecole de Gestion, Restaurant Costa do Sol, Bureau Télécom, Edifice de logements locatifs.



Titre

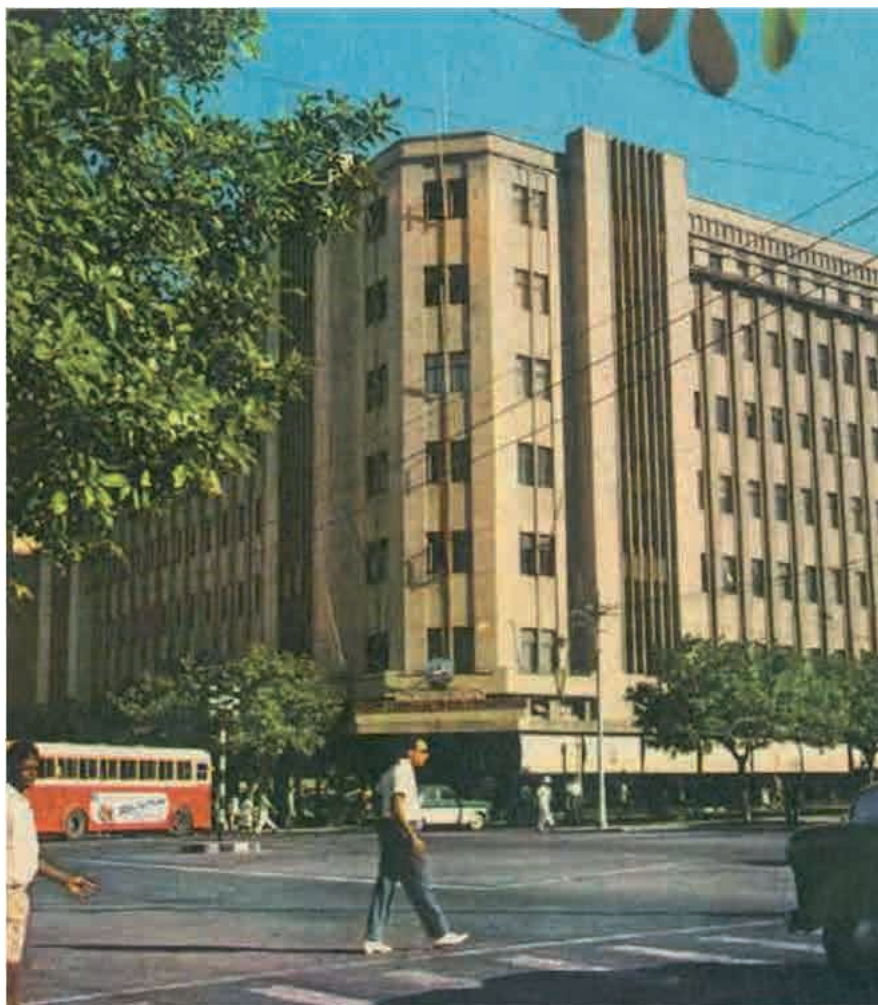
Patrimoine Héritage Colonial : Le Pré-Moderne à Maputo

Fig. [VI.7]

Salle de sports et bureaux; Bureau privé



Titre	Patrimoine Héritage Colonial : Le Pré-Moderne à Maputo
Fig. [VI.8]	Cinéma Africa, Cinéma Scala, Cinéma Gil Vicente, Clube Ferroviário, Ecole Primaire.



Titre

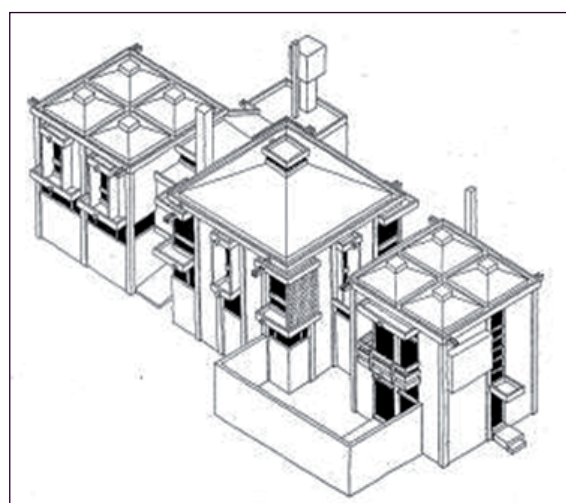
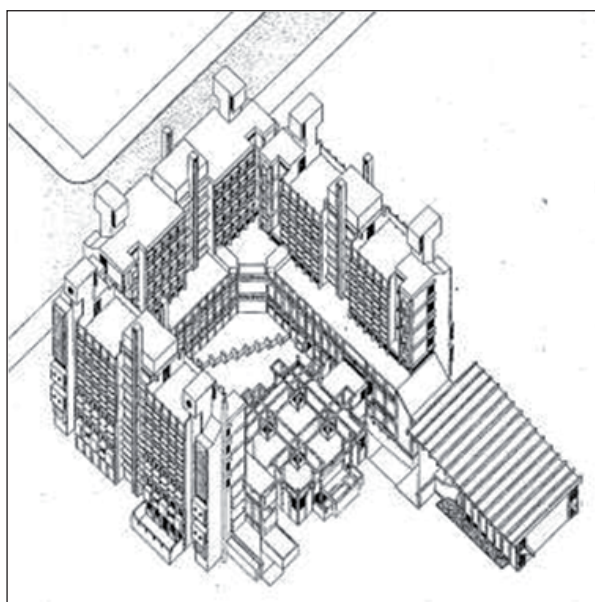
Patrimoine Héritage Colonial : Le Pré-Moderne à Maputo

Fig. **[VI.9]**

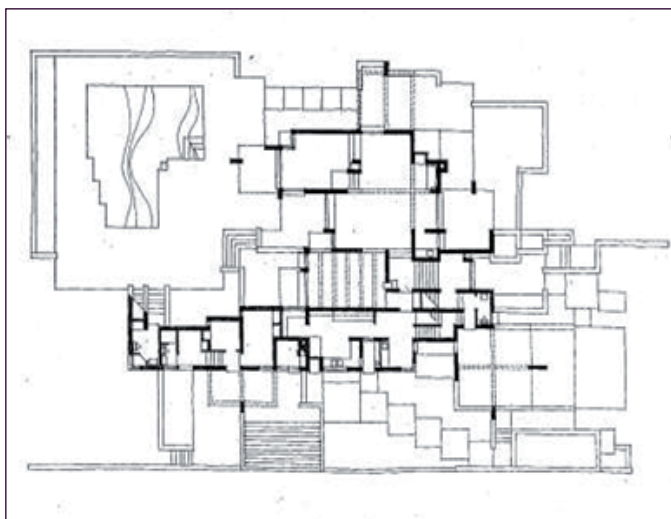
Edifices de bureaux, Edifice des Services des Travaux Publics.



Titre	Patrimoine Héritage Colonial : Le Pré-Moderne à Maputo
Fig. [VI.10]	Ecole National de Musique; Edifice de bureaux Caffè macchiatto (P. Guedes).



Titre	Patrimoine Héritage Colonial : Les edifices Modernistes
Fig. [IV.11]	Cinéma Infante (Chalot), Ecole de formation d'infirmières, Le "Yes House". Architecte Pancho Guedes.



Titre	Patrimoine Héritage Colonial : Le Moderne à Maputo
Fig. [VI.12]	Des maisons individuelles. Architecte Pancho Guedes.

2.1.2.2- Eglises : *L'amorce des constructions modernes et contemporaines. Le renouveau de l'architecture religieuse.*

Les derniers 15 années qui précèdent l'indépendance du pays témoignent de la matérialisation des nouvelles idées en matière d'architecture religieuse, des changements formels dans les bâtiments religieux apparaissent clairement dans les nouveaux quartiers centraux de Maputo depuis les années 1960. Ces nouveaux projets d'églises sont pour les architectes l'occasion pour expérimenter à Maputo différents formes architecturales sous inspiration moderniste et ce à la lumière des nouvelles pratiques de liturgie qui font l'objet d'un renouvellement. Ce renouvellement de l'image de l'église, qui privilégie alors des espaces bruts et dépourvus d'ornements superflus, découle des directives du Concile Œcuménique Vatican II de 1962-1965. L'espace est ainsi remis en cause, certes, en harmonie avec la réforme de la célébration de la liturgie où, entre autres, la position du prêtre pendant la liturgie n'est dorénavant plus le dos tourné vers l'assemblée. L'usage des différentes langues vernaculaires est également privilégié pour les messes au lieu du latin. L'accessibilité des édifices est pris en considération, pour rendre plus accessible, conviviale et plus adaptée à son environnement. Les marches monumentales sont abandonnées au profit des parvis de plain-pied (les accès sont au même niveau que l'espace public) et de larges porches d'accueil. Spatialement, est également privilégiée la forme rectangulaire, permettant une clarté structurelle et dépouillée, telles sont l'église Notre Dame des Victorias (cf. Fig. VI.35), l'église de Munhuana (cf. fig. VI.36). Elles ont une nef unique et sans transepts ou chapelles latérales permettant ainsi de recevoir un nombre important de fidèles. Aussi, les décors sont simplifiés et les représentations figuratives (ornementations sulpiciennes, statuts) sont abandonnées. Par ailleurs, il est privilégié un mobilier liturgique⁴⁵ sculpté de façon géométrique et rationnelle, les murs sont laissés brut et en béton. Cette architecture qui suit le Concile vient rompre et ce, de manière radicale, avec tout ce qui s'est fait, en matière d'architecture depuis l'époque de l'église primitive.

⁴⁵ Le mobilier liturgique est également touché par les réformes conduites par le Concile Vatican II et se ressemble à la sculpture et devient un nouveau sujet de création à travers des matériaux tels sont le bois, marbre, granit et le béton.



Fig. VI.35: **Eglise de Notre-Dame des Victórias**. Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)





Fig. VI.36: Eglise de Munhuana

L'église de Munhuana est un bâtiment qui mêle la modernité de sa structure en béton et des formes géométriques aux toitures qui rappellent un bateau (arche de Noé) ou une hutte en paille et l'intérieur de la nef le vaisseau reflète bien le style architectural moderniste et contemporain. La voûte du toit est constituée des arcs Tudor en béton et disposés à gradin, ajourés et ornés par des vitraux clairs à couleurs vives, permettant d'éclairer la nef par la lumière du jour. La forte inclinaison de la toiture, l'emploi du traitement soigné des matériaux tels sont le marbre à l'intérieur, la pierre appareillée en grès, aussi le béton armé en structure et dans le traitement des façades, ce que distingue du cadre bâti environnant et témoigne de la modernité. Le parvis est de plain-pied et les accès sont au même niveau que l'espace public. Spatialement, est également privilégiée la forme rectangulaire à nef unique, dépourvu des transepts ou de chapelles latérales, permettant une clarté structurelle. Cette église présente une architecture régionaliste et le processus d'assimilation et de réinterprétation d'une hutte en paille apparaît clairement dans cet œuvre.

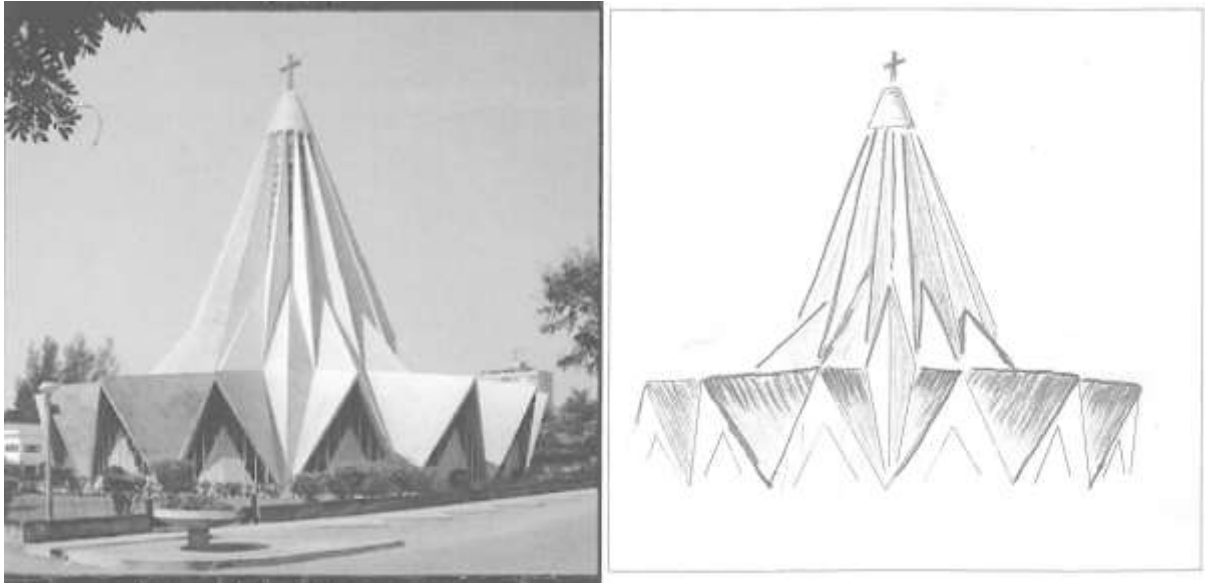


Fig. VI.37: **Eglise de Santo António da Polana**. Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

L'église de Santo António de Polana est un projet de l'architecte Nuno Craveiro Lopes (1921-1972)⁴⁶, il est un bâtiment emblématique d'architecture régionale et présente un style qu'annonce à la fois une réinterprétation claire d'une hutte en paille, une adhésion aux principes de l'architecture moderniste et aux nouvelles directives de célébration liturgique. En effet, il est érigé en 1962 (et restauré en 1992) et présente la forme d'une fleur inversée ou une rosace et est appelé "presse-citron". Cette structure pyramidale et nervurée, présente des *façades* en épis et sont composées de différents triangles monumentaux imbriqués entre eux et que s'oriente vers une petite coupole (ajourée des vitraux) en haut du bâtiment et sur cette dernière est apposée une croix.

La construction de cette église découle d'une commande des prêtres de l'Ordre des Franciscains. A leur demande, le projet initial de l'architecte C. Lopes est modifié en profondeur, en particulier son encadrement. Ils imposent deux édifices paroissiales un desquels situé en sous-sol (logements des prêtres, salles de catéchisme, de salles de fêtes) à l'usage hebdomadaire en accès direct sur le jardin mais aussi à travers l'église. Par ailleurs, des modifications à l'intérieur de l'édifice de l'église sont également imposées par les Franciscains. L'autel prévu dans le projet initial au milieu de l'église (bien en dessous de la coupole pour recevoir la lumière du jour à travers les vitraux, l'assemblée restant tout autour de l'autel tel que dans un stade) est érigé à proximité d'une des parois. Le par terre qui était prévu dans le projet initial en marbre blanc (pour faire ressortir l'effet de lumière des vitraux de la coupole) est remplacé par de carrelage marron.

⁴⁶ Nuno Craveiro Lopes est diplômé en 1945 par l'*Escola de Belas Artes de Lisboa* (Ecole de Beaux-arts de Lisbonne). Il est fils de l'ancien président de la république portugaise (de 1951 à 1958) le Marechal Francisco Higinio Craveiro Lopes (1894-1964). Il réalise quelques édifices à Lisbonne avant de travailler en Afrique (Angola et Mozambique), en fin il est nommé à Lourenço Marques en 1952 Chef du Cabinet d'Urbanisme des Travaux Publics du Mozambique.

Ces changements au projet initial imposés par les prêtres Franciscains déplait profondément l'architecte N. C. Lopes et conduit à la rupture des leurs relations. La mise en œuvre du projet modifié est matérialisée malgré tout.

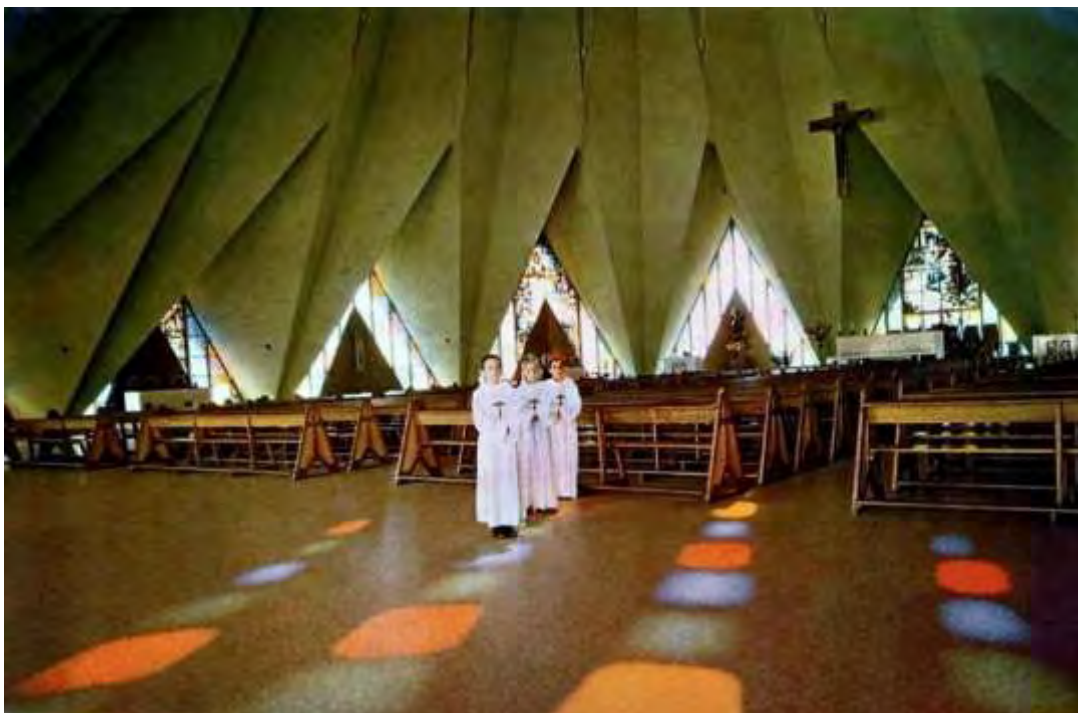
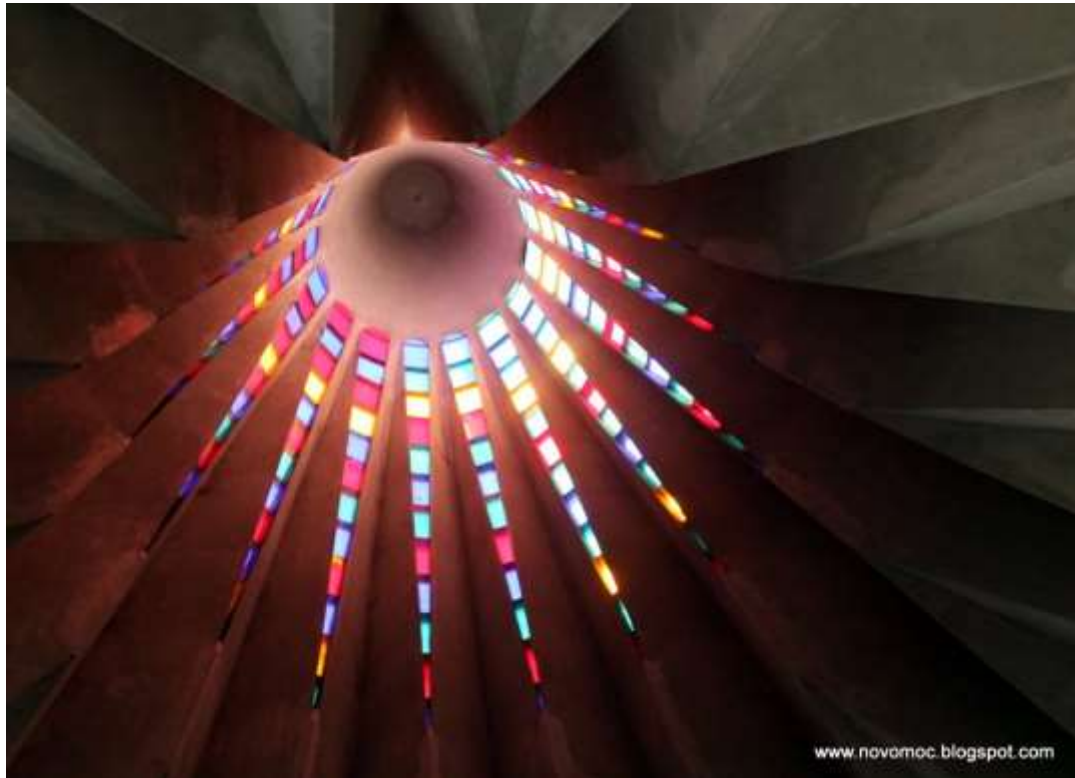


Fig. VI.38: L'intérieur de l'Eglise de Santo António de Polana : La coupole ornée de vitraux et l'effet de la lumière sur les carreaux.

Dans la volonté de sobriété du renouveau liturgique, les vitraux en couleurs vives mettent

en évidence la lumière du jour et l'interaction avec les variations des couleurs. De part les propriétés de sa matière mais aussi les effets qu'elle produit, au-delà de ce qu'il représente, l'architecte réussit certes dans cet art (de représentation de l'histoire sacrée), une symbolologie des vertus et de la foi. La translucidité des verres, telles que de pierres précieuses, collabore largement à la création d'un environnement spirituel. En effet, à l'instar de l'architecture, le décor de cette église suit la radicalisation (qui s'amorce en 1962) et les démarches artistiques des avant-gardes est en rapport avec l'image rationnelle et moderne que l'on vise de diffuser. Cette église témoigne à la fois d'une modernité dans le domaine de l'architecture religieuse et de l'art sacré. Cette église que présente une architecture traditionnelle, génère des formes dynamiques de la culture régionale tout en s'appropriant de la circulation de connaissances étrangères modernistes, ce qui nourrit cette forme de culture authentique.





Fig. VI.39: L'intérieur de l'Eglise de Santo António de Polana : L'ornementation par des vitraux immortalise l'histoire divine. Source : <http://delagoabayworld.wordpress.com>

* * *

L'héritage bâti à Maputo au lendemain de son indépendance, pour le périmètre urbanisé, est composé d'édifices publics (tels sont les bureaux d'administration, cinémas, théâtres, écoles, de sports, toilettes publiques) et privés (logement locatifs, restaurants, bureaux privés), où divers architectes (issus, pour la plupart, de l'Ecole de Beaux-arts de Lisbonne) interviennent dans ce processus de composition architectural et privilégient une architecture pré-moderniste, des modèles de projets architecturaux pré-modernes et régionalistes, un compromis entre l'architecture régionaliste et moderniste, alliant tradition et modernité. Le concours de ces architectes (tels sont Pardal Monteiro, Rodrigues da Silva, Alberto Soeiro, Nuno Craveiro Lopes, Carlos Veiga Camelo, au premier rang desquels Pancho Guedes) constituent la transition entre le néo-classicisme et le modernisme à Maputo. La profusion des projets mis en œuvre par P. Guedes mais aussi le recours à une architecture organique, le place à Maputo en premier rang. L'analyse de ce patrimoine de Maputo que je viens de parachever vise d'une part à mieux appréhender le contexte historique dans lequel il est construit, les processus que les engendrent pour permettre d'alimenter une réflexion et nourrir un dialogue sur Maputo contemporain et d'envisager dans cette période post indépendance, sa juste mise en valeur en tant que patrimoine à la fois colonial et partagé. Colonial car il s'agit d'une architecture et des aménagements urbains commandés et réalisés sous autorité coloniale portugaise, et partagés car je crois qu'il appartient à la fois aux

anciens colonisés et colonisateurs, tant que mémorial, et permettre ainsi de bâtir une identité collective.

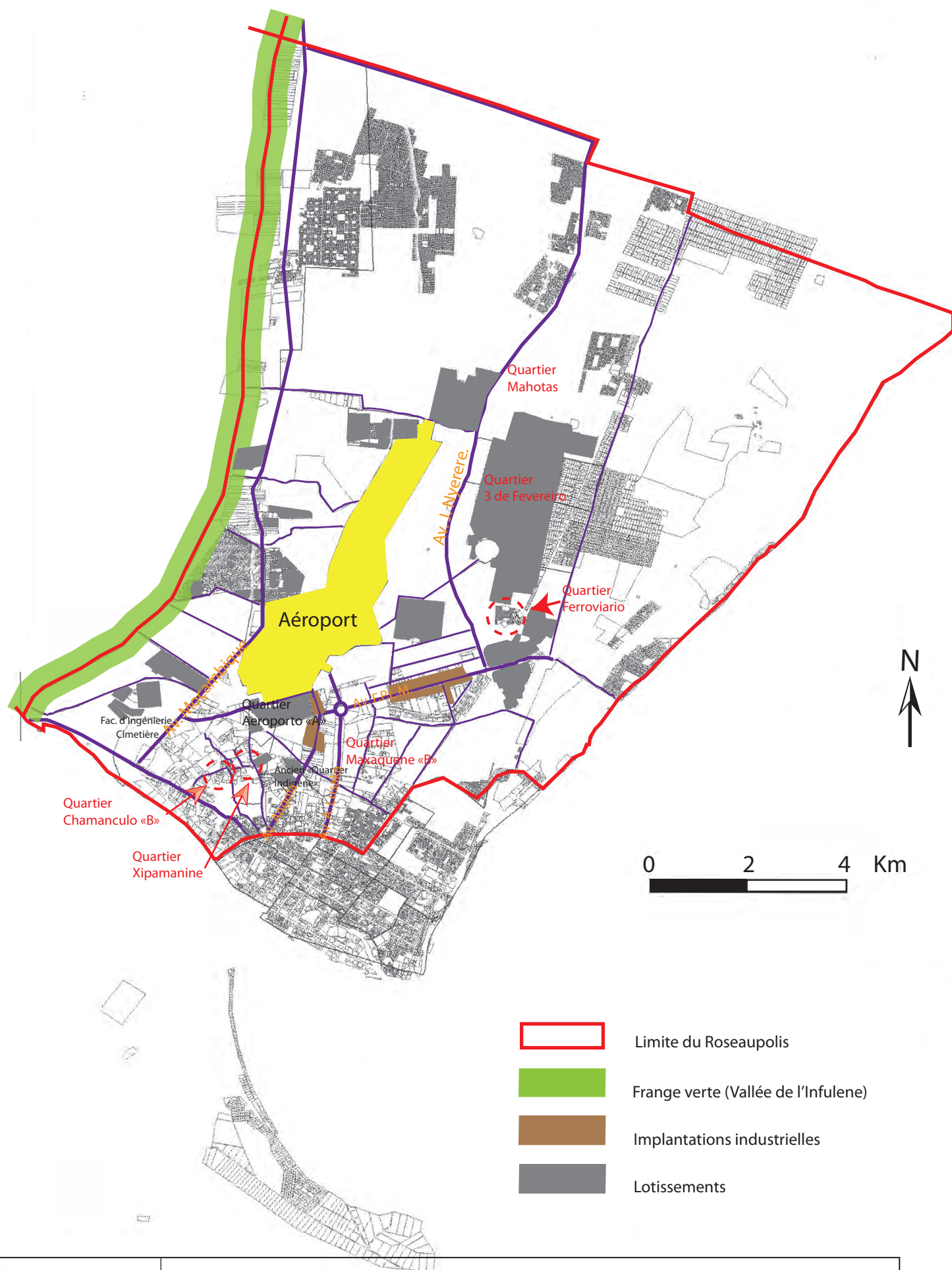
Après avoir analysé *l'urbs lapidum*, la partie de la ville dont la formation suit un urbanisme formel et dont la croissance et la densification du tissu a toujours concentré tous le souci de la Ville, je m'intéresserai pour la partie à suivre, à son antithèse le *roseaupolis* dont la croissance ne bénéficie pas du même sort et constitue une rupture à l'égard de la partie formelle.

2.2- La *Roseaupolis*

Le *Roseaupolis* est délimité à l'Ouest par une frange verte (Vallée de l'Infulene) qui dessine un parcours NO-SO et limite également la périphérie de la ville de banlieue Matola. Le talweg de cette vallée conduit des eaux vers la mer et les rives jouent un rôle important dans la production des légumes pour l'approvisionnement de la ville de Maputo. Au Nord, la limite est marquée par le début du territoire de la province de Maputo et enfin à l'Est la limite est constituée par la baie de Maputo. Dans la *roseaupolis* l'occupation de l'espace ne découle ni d'un document formel d'urbanisme, ni d'une maîtrise de la croissance par les autorités de la ville. Les différents modes d'occupation laissent deviner une tendance à la concentration le long des grands axes routiers, avec une urbanisation qui s'apparente à un *ribbon development* (cf. Fig. [VI.13]). Par ailleurs, l'aéroport international de Maputo jadis implanté *extra urbem* se trouve englobé dans ce périmètre, bien au milieu.

Les *grandes orientations* de cette ville informelle découlent de la présence de grands axes qui dessinent de très grandes mailles et annoncent plutôt des réflexions ayant trait à la circulation automobile. La donnée commerciale et industrielle détermine le sens dans lequel se développe la *Roseaupolis*. Telles sont l'avenue de Moçambique, orienté nord-sud, qui assure le raccordement de la ville au nord du pays, l'avenue Julius Nyerere orientée nord-sud assure le lien entre les zones d'implantation industrielle et les zones au nord de la ville avant de joindre l'avenue de Moçambique. Au centre, un axe (avenue Accordos de Lusaka) fait le raccordement entre le sud de la ville et l'aéroport. A travers un rond-point, il articule deux axes orientés ouest-est. La voie à l'ouest structure un lotissement d'habitat pavillonnaire (quartier Aeroporto) et la voie à l'est (avenue F.P.L.M.) structure des implantations industrielles (textiles, outils agricoles, pièces détachées pour automobile, outils pour la pêche, entre autres). L'avenue de l'Angola (axe parallèle à l'avenue A. de Lusaka) fait le raccordement entre le sud de la ville (à partir du premier boulevard de ceinture) et l'aéroport, avant de desservir l'ancien quartier indigène et structure aussi des lotissements tels sont le quartier Aeroporto et en particulier des zones industrielles (carrosserie, métallurgie, entre autres). D'autres axes de voiries desservent l'intérieur des

lotissements ou des agrégats spontanés, tels sont les quartiers Xipamanine, Chamanculo (ou Nlhamanculo), Maxaquene, entre autres. Je reviendrai sur ces quartiers pour une analyse approfondie.



Titre

Patrimoine Héritage Colonial : La Roseaupolis

Source : T. Vales

Les différentes occupations diffuses de la Roseaupolis

[VI.13]

Au niveau de l'*occupation* : pour suivre une analyse de l'occupation du sol, j'ai choisi de mettre en perspective deux quartiers anciens et spontanés. Sur la base d'une série d'extraits de fonds de photos aériennes (*google earth*) (cf. Fig. [VI.14] à Fig. [VI.19]), je mets en évidence le tracé des voies, les îlots (quand ceux-ci existent), l'agencement des parcelles (quand celles-ci existent) et l'implantation du bâti, pour mieux appréhender la morphologie urbaine, la coprésence des différents modes d'appropriation des sols et la pertinence de la mise en exergue d'une nouvelle échelle urbaine. Le périmètre se présente tel un *territoire de la dispersion* pour reprendre l'expression de P. Viganò⁴⁷, et il comprend quelques lotissements orthogonaux et des implantations dispersés et spontanés qui esquissent un périmètre mité.

2.2.1- Le quartier *Chamanculo* « B »

L'établissement du quartier de Chamanculo « B » remonte au deuxième quart du XX^{ème} siècle et il se localise au sud-ouest de la ville. D'abord comme lieu de passage certes (une escale dans le chemin pour regagner la ville formelle), ensuite comme lieu d'établissement des paysans (d'abord de façon provisoire ou saisonnière et puis permanente) venus à la recherche de travail en ville, en particulier dans le port comme dockers. Cela rejoint par ailleurs P. Lavedan selon lequel le lieu de passage et d'arrêt sont une des conditions pour la formation d'un agrégat. L'urbanisation spontanée de ce territoire passe par différents cycles et dénote une croissance naturelle de l'agrégat livré à lui-même. Outre l'absence d'un urbanisme formel, la coupure avec le centre-ville est également marquée par les très grandes différences sociales.

Au niveau des *axes de voies* (cf. Fig. [VI.14] et Fig. [VI.15]) de cet agrégat, des parcours de desserte sont présents sous la forme de tracés organiques, ils découlent des cycles d'implantation et dessinent trois parcours-mère. Un d'eux est orienté sud-est, un central orienté est-ouest et le dernier orienté nord-est. Ces parcours-mère sont raccordés par des parcours de raccordement qui contribuent à l'irrigation dans quelque sort aléatoire de l'agrégat. De par la configuration de ces tracés de voies il apparaît évident qu'il ne découle pas d'un plan formel (ou sur la planche à dessin) et sont le résultat d'un processus irrégulier d'appropriation du sol et de formation des systèmes de voies, ils se sont formés petit à petit *in natura*.

⁴⁷ VIGANÓ P., *Le projet comme producteur de connaissance. Les territoires de l'urbanisme*. Paris, MétisPresses, 2012, p. 132.

Au niveau de l'occupation du sol par *le bâti* (cf. Fig. : [VI.16]), il s'agit d'un quartier dont l'occupation présente une forte densité de constructions et est dépourvue d'équipements (un quartier bidonville). L'intérieur de l'agrégal est mal desservi par les voies d'accès. Les limites de parcelles ne sont pas matérialisées. Les espaces non construits (espaces interstitielles entre bâti) ont un statut semi-privé. Les devants des maisons sont plutôt public et l'arrière plutôt privé. L'enchevêtrement des maisons oblige à passer chez le voisin pour accéder chez soi. Il y a une socialisation de l'appropriation foncière. L'orientation des maisons témoignent d'une implantation *à priori* et elles sont construites en roseau, en bois et en dur. L'implantation des industries (caoutchouc, papier, entre autres) adjacentes au quartier peut avoir également été un des éléments inducteurs de ces occupations.

Ce quartier que commence avec la formation d'un agrégat irrégulier et spontanée croît à la marge du pouvoir public et il n'est pas compris dans la politique de la ville. Il fonctionne à un moment donné comme un « lieu de transition des indigènes à la citoyenneté » et lors de la reconnaissance par la Ville en tant que périmètre de la ville et la conséquente légalisation des occupations du sol, le quartier reste inéluctablement une zone d'exclusion sociale et dépourvue d'équipements publics de base.

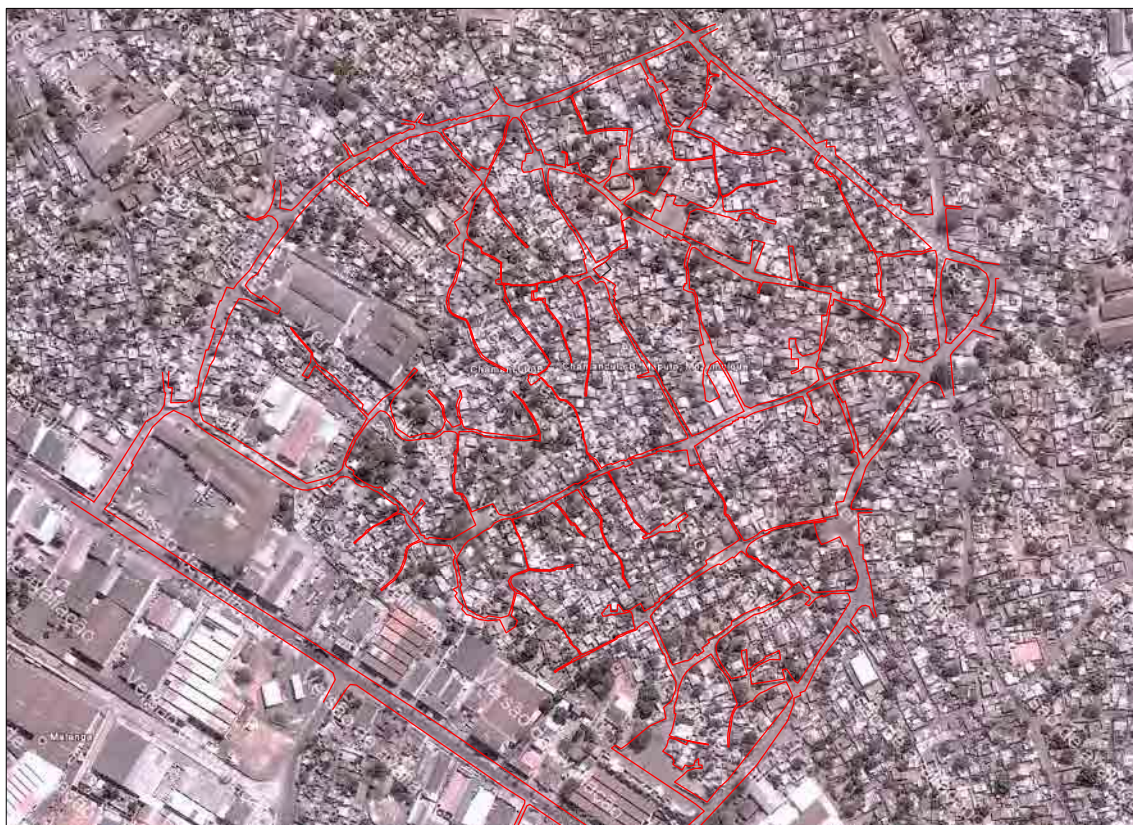


Fig. [VI.14] Patrimoine Héritage Colonial : Chemin de desserte à Chamanculo “B”

Source

Interprétation de l’auteur (T. Vales) à partir d’un fond google earth

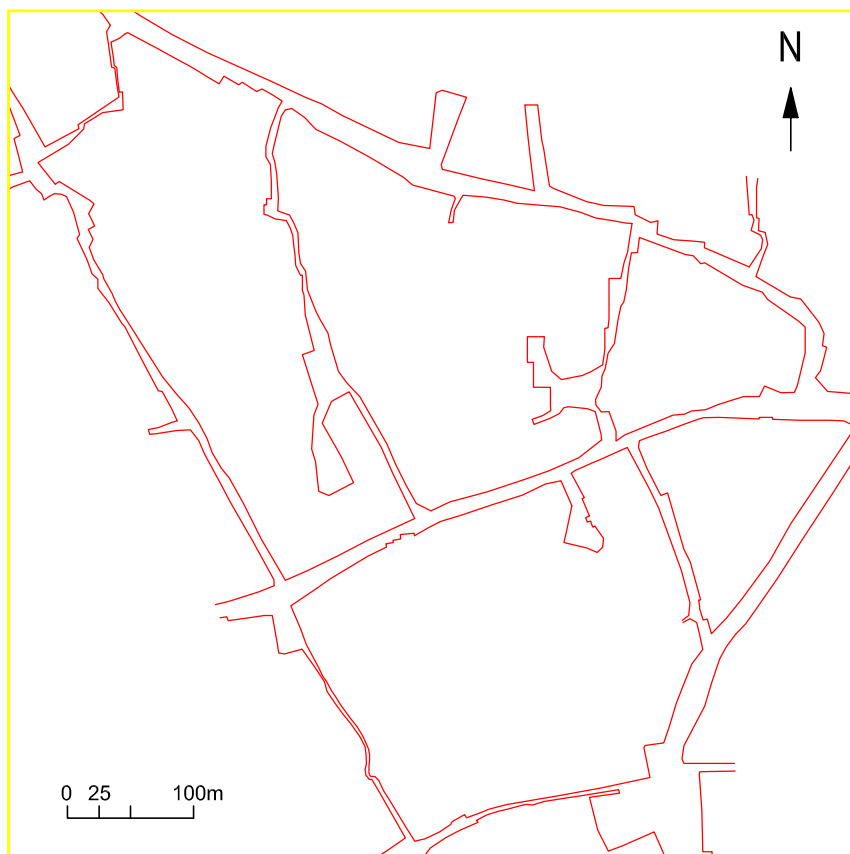
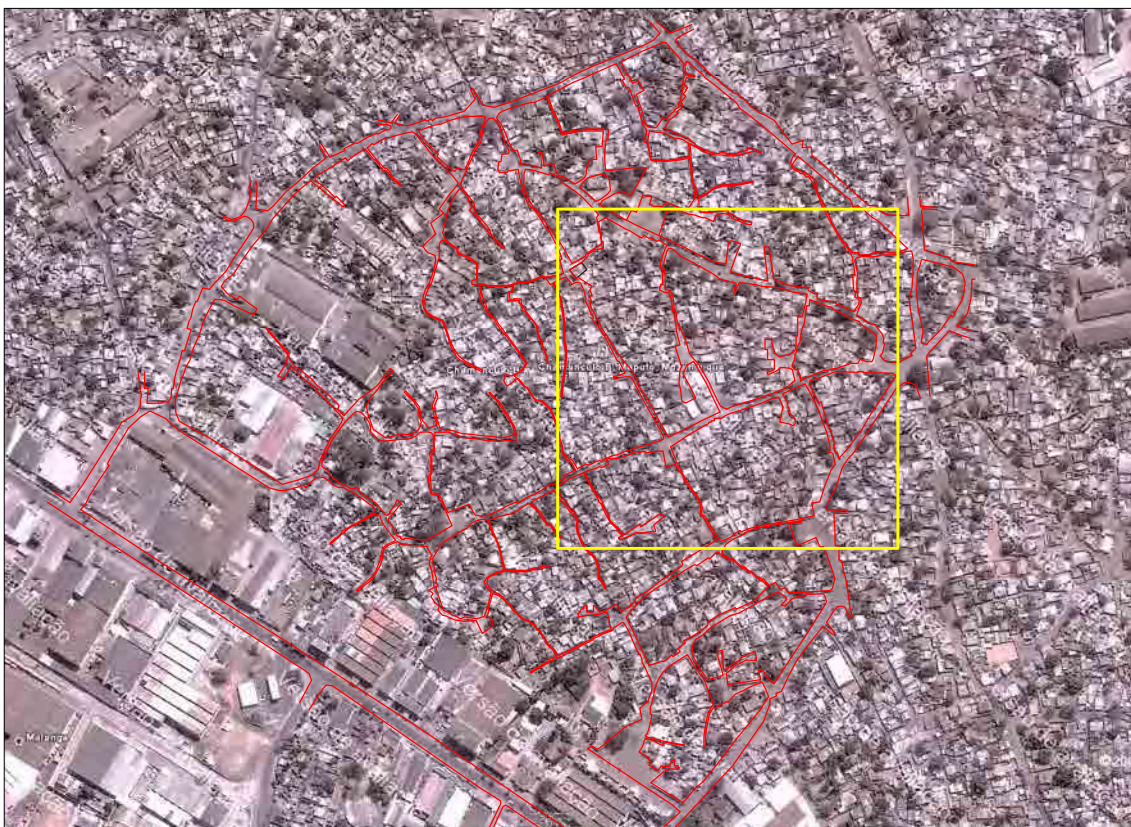


Fig. [VI.15]

Patrimoine Héritage Colonial : Chemin organique de desserte à Chamanculo “B”

Source

Interprétation de l’auteur (T. Vales) à partir d’un fond google earth

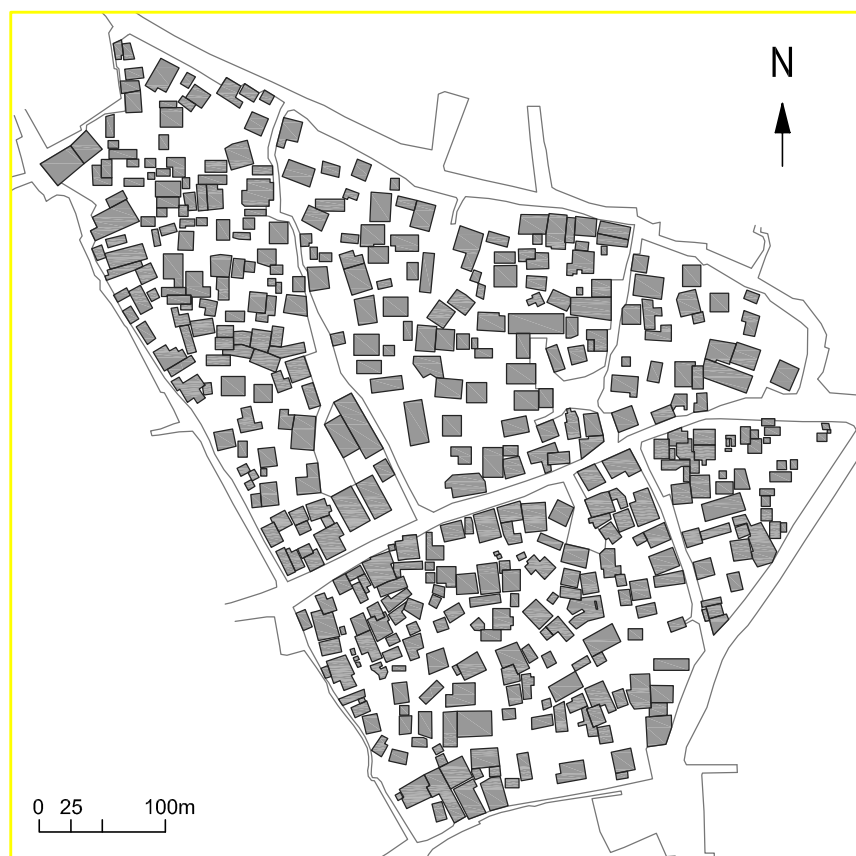


Fig. [VI.16]

Patrimoine Héritage Colonial : Implantation du bâti à Chamanculo “B”

Source

Interprétation de l’auteur (T. Vales) à partir d’un fond google earth

2.2.2- Le quartier *Maxaquene* « *B* » :

Le quartier *Maxaquene* « *B* » est également une création qui date de la période de la colonisation. Cet héritage colonial se développe dans la périphérie immédiate de la ville formelle, au-delà du premier boulevard de ceinture. Il se trouve au nord de la ville formelle. Il joue un rôle de transition entre les tissus des deux parties de la ville (*l'Urbs lapidum* et la *Roseaupolis*). Il esquisse une croissance naturelle de l'agrégal livré à lui-même. A l'instar du quartier Chamanculo, le *processus formatif* de *Maxaquene* reste présent et lisible dans les tracés actuels par le fait que cet agrégal ne cesse d'enregistrer tout au cours de son évolution les traces significatives de son histoire de formation et son développement découle d'un état intérieur qui le conditionne.

Des extraits de fond de plan de ce quartier (cf. Fig. [VI.17] à Fig. [VI.19]) permettent d'effectuer des interprétations et de mieux appréhender sa morphologie. D'abord, au niveau des tracés de voies, il présente des chemins de voies qui assurent une irrigation irrégulière de cet agrégal.

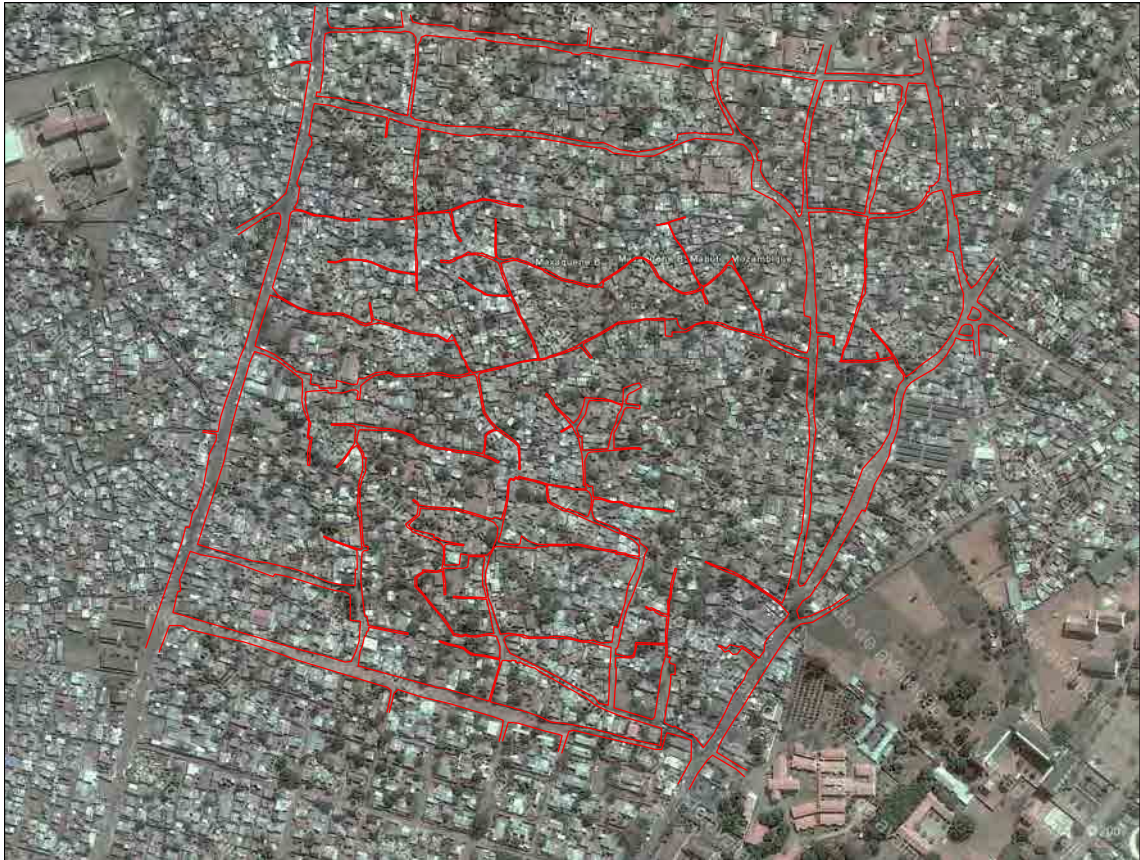


Fig. [VL.17] Patrimoine Héritage Colonial : **Chemins organiques de desserte à Maxaquene “B”**

Source

Interprétation de l’auteur (T. Vales) à partir d’un fond google earth

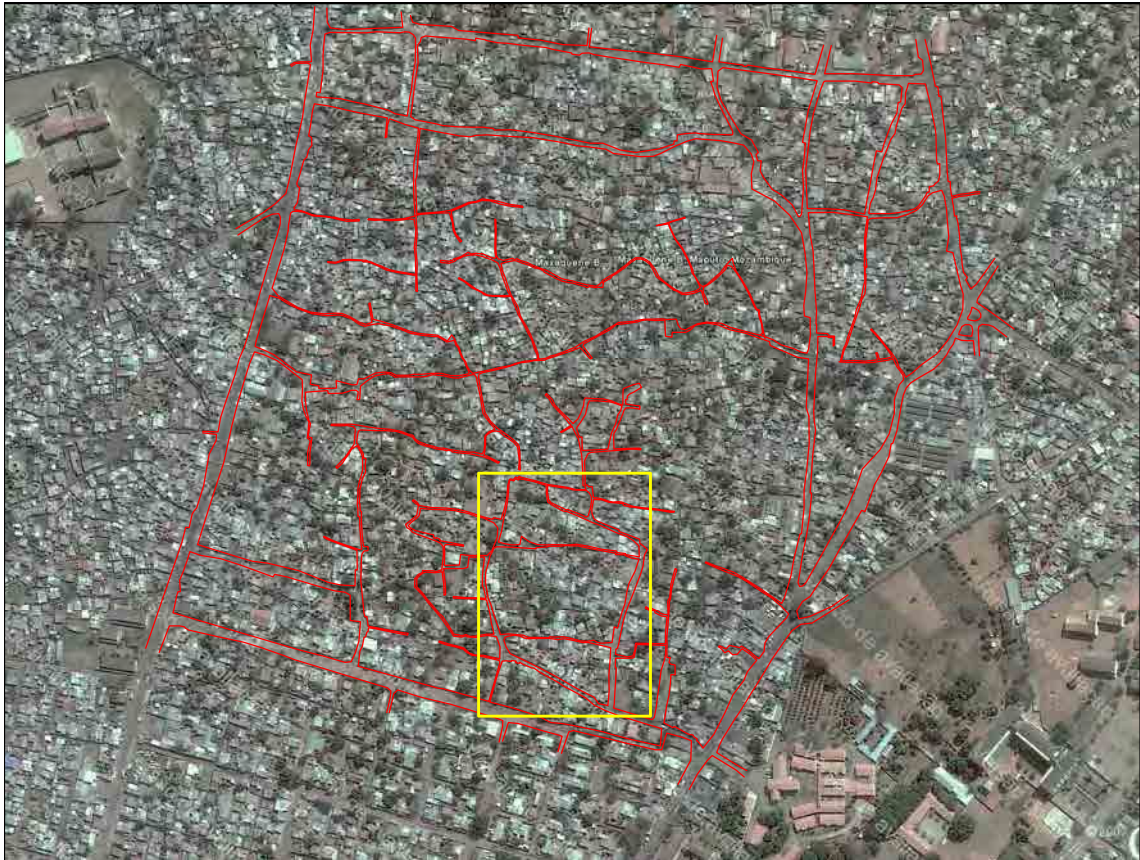


Fig. [VI.18] Patrimoine Héritage Colonial : **Chemins organiques de desserte à Maxaquene “B”**

Source

Interprétation de l’auteur (T. Vales) à partir d’un fond google earth

Au niveau de l'occupation du sol par *le bâti* (cf. Fig. [VI.19]), Maxaquene « B » est un quartier à forte densité d'occupation et dépourvu d'équipements de base. La desserte par les voies d'accès à l'intérieur de l'agréat est insuffisante. Les limites de parcelles ne sont pas matérialisées, les espaces interstitiels non construits ont un statut semi-privé. Les devants des maisons sont plutôt public et l'arrière plutôt privé. L'enchevêtrement des maisons, qui découle de la présence d'occupations enclavées, oblige de traverser l'« enceinte » du voisin pour accéder à la maison adjacente. L'orientation des implantations des maisons démontre l'absence *à priori* d'un lotissement formel. Les maisons sont construites en roseau, ou en dur. Les investissements économiques qui se réalisent dans les différents secteurs d'activités de la ville avant l'indépendance du pays sont certes le facteur d'attractivité des populations et les limitations imposées par l'autorité de la ville conduit à la création de cet agrégat de Maxaquene.

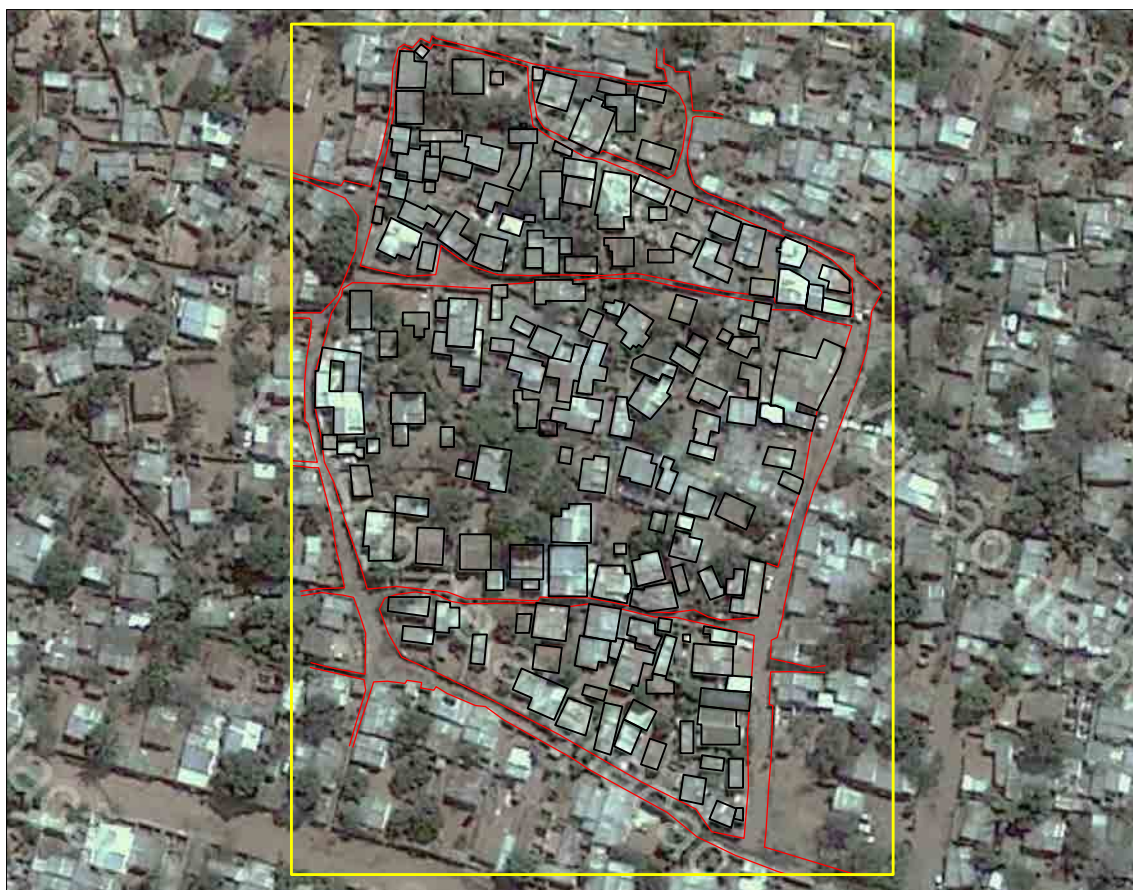


Fig. [VI.19]

Patrimoine Héritage Colonial : Implantation spontanée du bâti à Maxaquene “B”

Source

Interprétation de l’auteur (T. Vales) à partir d’un fond google earth

* * *

Au terme de l'analyse du périmètre de la *roseaupolis* il apparaît que sa formation découle de l'absence de volonté de la Ville de maîtriser les extensions et l'urbanisation de ce périmètre, mais aussi de l'absence d'une vision plus globale de la ville. Les occupations sont effectuées le long des grands axes structurants (tel que des *ribben developments*) et d'autres dans des petits agrégats qui deviennent parfois de petites centralités. Les bidonvilles de Chamanculo « B » et Maxaquene « B », sont bien une création précédant l'indépendance du pays. La morphologie des quartiers d'occupation spontanée (générée par des facteurs endogènes), les axes de voies présentent des tracés organiques et parfois se rapproche du radioconcentrique. Outre l'absence de l'instauration d'un plan d'urbanisme, ces quartiers spontanés se distinguent des quartiers à lotissement formel par la pratique de l'espace, par conséquent l'unité de découpage et les échelles de lecture. En effet, pour le lotissement formel, l'îlot est une unité de découpage, une unité constitutive du tissu urbain, de même que la parcelle, mais pour les zones d'agrégats spontanés l'appropriation privative se limite au périmètre occupé par le bâti (et en général dépourvu d'*aire de pertinence* individuelle). Cela explique l'absence des parcelles et l'existence de pratiques communautaires (pâturages communs, traverser « l'enceinte » du voisin pour arriver chez soi).

* * *

Le profil de Maputo en 1975 est, nous l'avons vu, celui de cette diversité, voire de ce hiatus. La diversité du bâti que nous pouvons lire particulièrement dans le périmètre d'*urbs lapidum*, nous l'avons vu, ne découle pas tout simplement d'un souci esthétique contre la monotonie et elle est pensée au-delà d'un simple décor, elle est plutôt le résultat d'une logique presque *naturelle* de jeux d'intérêts contradictoires qui façonnent le tissu urbain de Maputo. Le rôle des architectes (d'influence du courant moderniste) au premier rang desquels se trouve Pancho Guedes (d'influence du Team 10 et de l'Archigram) qui s'inspirent de l'architecture locale, permet la production d'une architecture à la fois pré-moderniste et moderniste dans cette ville. Par ailleurs, la *roseaupolis* ne bénéficie pas du même sort, au niveau architectural ou des formes d'appropriation de l'espace et les autorités de la ville insoucieuses de la maîtrise de la croissance de la ville au-delà du périmètre de la ville régulière, laisse prévaloir ce visage de ville duale composée par ces deux parties contrastées : l'antinomie *urbs lapidum* et *roseaupolis*. La première, nous l'avons vu, dont la formation, de par le mode d'urbanisation et les formes urbaines, s'est conformée aux différents plans de ville et aux documents d'urbanisme mis à l'étude, la deuxième zone, péricentrale, s'est développée autour du périmètre de la première zone et sans aucun souci de maîtrise de la croissance, l'occupation de ce périmètre prend une configuration diffuse et présente un mitage composé par des lotissements et par des occupations spontanées ou irrégulières. Cette analyse du patrimoine de Maputo que je viens de parachever vise un double

objectif : premièrement elle cherche à mieux appréhender le contexte historique dans lequel il est construit, les processus qui l'engendre pour permettre d'alimenter une réflexion et nourrir un dialogue sur le Maputo contemporain et deuxièmement, d'envisager dans cette période post indépendance, sa juste mis en valeur en tant que patrimoine à la fois colonial et partagé. Colonial car il s'agit d'une architecture et des aménagements urbains commandés et réalisés sous autorité coloniale portugaise, et partagés car je crois qu'il appartient à la fois aux anciens colonisés et colonisateurs, en tant que mémorial, et permettre ainsi de bâtir une identité collective.

Conclusion de la VI^{ème} Partie

Tout au long de cette période, Lisbonne a cherché, par la politique d'urbanisme, à consolider les villes de l'Empire, y compris celles des provinces d'Outre-mer. Au Mozambique, dans un contexte d'affirmation de Lourenço Marques en tant que capital de la province, la Ville privilégie l'instauration d'un plan d'urbanisme, pour parvenir à contrôler les extensions que lui impose la croissance démographique. Ce processus d'action politique de la Ville rencontre les politiques de l'Etat central totalitaire de Lisbonne, qui envisage la mise en application, sur le plan législatif et administratif, de nouveaux documents d'urbanisme, pour arriver maîtriser le territoire, et d'encadrer le développement des Provinces d'Outre-mer. L'Etat fait ainsi appel à l'ingénieur M. de Azevedo, un des urbanistes qui s'identifient avec le régime de Lisbonne, et qui est également intégré dans un réseau européen d'échange de savoir-faire entre des urbanistes, modernistes en particulier. Il élabore en 1972 un plan de la deuxième génération (le *Plano Director*, dit plan *d'Azevedo*), et les effets ne sont pas matérialisés sur le terrain à cause des bouleversements sociaux, économiques et politiques consécutifs à l'indépendance du Mozambique.

Pendant ces trois lustres de la période coloniale, ce sont les politiques décidées à Lisbonne dans le cadre d'un Etat centraliste et autoritaire qui sont à l'origine de ce document d'urbanisme mis à l'étude à Lourenço-Marques, bien qu'il n'aura aucune influence sur les formes prises par la ville. L'expérience de la planification conduite au Mozambique est en relation – J'ai essayé de le montrer dans ce chapitre – avec les débats théoriques et pratiques conduits dans divers pays européens (Angleterre, Italie, France en particulier). Les urbanistes qui ont en charge l'étude des plans, qui d'ailleurs sont tous siégés à Lisbonne, sont en effet parties prenantes intégrés de réseaux professionnels internationaux, ce qui explique que l'on puisse identifier aussi à Lourenço-Marques le passage entre plans de la première et de la seconde générations. Mais le contenu de

ces plans est aussi influencé par les débats – dans ce cas de nature politique – à propos de l'intégration ou de la non intégration des populations indigènes dans la ville.

Le plan d'Azevedo, bien qu'il ne fasse plus référence de manière aussi explicite à cette conception de la ségrégation raciale, ne remet pas véritablement en cause cette approche duale de l'urbanisation.

La Déclaration d'Indépendance du Mozambique (25 juin 1975) se traduit, dans le cadre d'un régime qui se proclame socialiste par des bouleversements sociaux, économiques et politiques, suite notamment à l'abolition de la propriété privée. Dans un tel contexte, tout ce qui est lié au passé colonial fait l'objet d'une remise en cause radicale. Les plans d'urbanisme n'échappent pas à la règle et les nouveaux responsables politiques et administratifs ne manquent pas de souligner l'adhésion des auteurs de ces plans aux thèses de la ségrégation raciale. Lourenço Marques, la nouvelle capitale baptisée dès lors Maputo, ne cherche donc pas à appliquer le plan De Azevedo (de 1972) qui reste dans les cartons de l'administration municipale. Face à de nouveaux défis (une forte croissance démographique liée à la poursuite de l'exode rural et à la guerre civile), sur quels outils urbanistiques la nouvelle administration va-t-elle s'appuyer pour gérer les extensions urbaines qui prennent des formes de plus en plus informelles ? Va-t-elle privilégier l'élaboration et l'approbation de nouveaux plans ? Va-t-elle dépasser la phase de l'approbation et s'intéresser à une véritable mise en œuvre de ces plans ? Sera-t-elle en mesure de préconiser l'adoption de nouveaux types de documents d'urbanisme (plans de troisième génération, à l'instar de certaines villes européennes, notamment françaises) ? C'est aux réponses à ces questions que je m'attacherai dans le chapitre qui suit. Je cherche ainsi à souligner les contradictions et les paradoxes qui persistent entre les choix politiques de l'Etat, les « documents d'urbanisme emblématiques » et la dynamique de la ville consécutive à l'explosion urbaine.

VII^{ème} PARTIE

MAPUTO : L'EXPLOSION URBAINE (DE 1975 – A NOS JOURS)

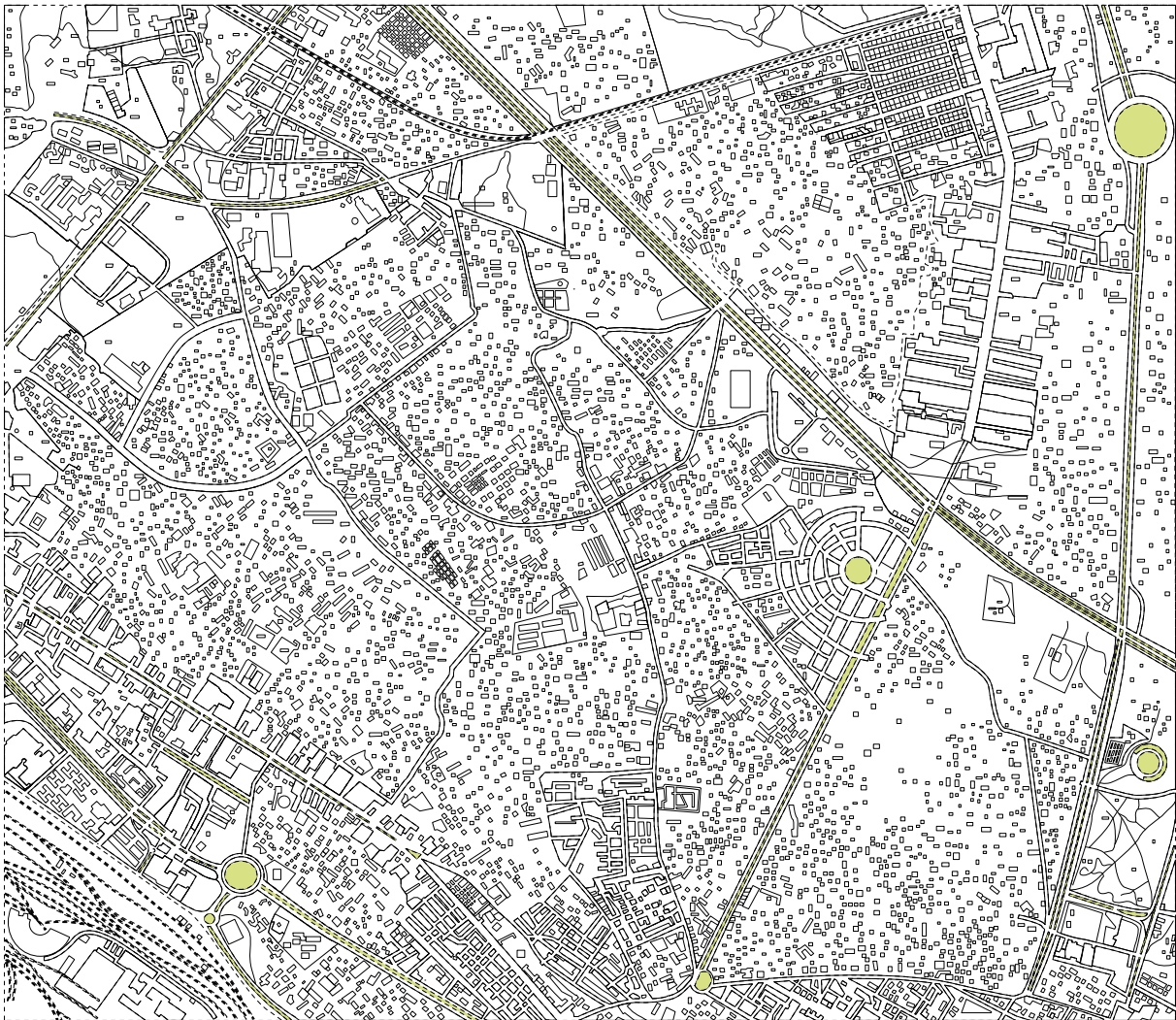


Fig. VII.1: L'état d'explosion urbaine de Maputo. Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales).

Introduction

Le présent chapitre comporte deux sections (A et B), la première, dénommée « La ville socialiste », analyse les mutations au cours des deux premières décennies d'indépendance et correspond à la période allant de 1975 à 1995, la deuxième, dénommée « La nouvelle République et le retour au marché », elle analyse les dynamiques qui caractérisent la période de 1996 à 2012. Aussi, je mets par ailleurs en tension le processus de développement économique, de l'action politique et des formes urbaines de la ville, et ce tout en faisant ressortir le lien étroit qui existe entre eux.

A l'orée de l'accession à l'indépendance (1975) une première Constitution introduit la 1^{ère} République dénommée populaire, suivie d'une vague d'étatisations, de suppression des structures coloniales des villes (*Câmara municipal*) et de leur remplacement par de nouvelles structures déconcentrées de l'Etat (Conseil exécutif de ville).

Dans ce contexte d'affirmation de l'indépendance, le Mozambique s'attache à rechercher et à créer une identité mozambicaine propre, entre tradition et modernité. Le nouveau Parti-Etat démontre à cette occasion une aversion à l'égard de la ville. Aussi, il s'engage dans un processus de déconstruction des repères historiques en lien avec la période coloniale.

Quelle forme ce modèle socialiste prend-il et comment est-il transposé sur la réalité des villes du Mozambique, en particulier celle de Maputo ? Comment le Frelimo perçoit-il la ville ? Comment le régime dit *socialiste* façonne-t-il le visage de la ville et contribue-t-il à l'état d'explosion urbaine de la ville contemporaine ? La synergie du triptyque (développement économique, action politique, et formes urbaines de la ville) présente jusqu'alors sera-t-elle soutenue ? Je fais l'hypothèse qu'elle ne sera pas maintenue. A travers les réponses à ces questions, je cherche à démontrer le lien étroit entre les choix politiques du pouvoir central et les bouleversements des formes de la ville et du cadre de vie.

Les questions urbaines ne sont ni la priorité ni à l'ordre du jour et l'Etat (avec les Conseils exécutifs de ville) est tôt confronté avec les jeux et enjeux du contexte urbain, (la poussée de la population urbaine, consécutive d'abord du départ précipité des portugais, et ensuite engendrée par la *guerre des 16 ans*, et Maputo concentre et condense les principales caractéristiques de l'urbanisation rapide du Mozambique) et ce défi lui impose de réfléchir à la planification et à la gestion de la ville.

Ce déplacement dans le temps, que j'effectue, en interrogeant l'histoire urbaine de la formation et du desserrement de Maputo à l'orée de l'indépendance du pays permettra de dresser un bilan des premières années et de mieux appréhender les enjeux auxquels la ville doit faire face,

en particulier celui de concilier et planifier la partie de la ville compacte (*urbs lapidum*), la partie de la ville diffuse (*roseaupolis*), mais aussi les *territoires de la dispersion*. Maputo ne parviendra pas, je le démontrerai, à relever ces défis et ce dans un contexte de constitution d'un Etat *socialiste* qui cherche à contrôler les différents aspects de la vie économique, sociale et culturelle.

La période en question voit également venir à l'ordre du jour le démantèlement des systèmes privés existants (« *machine productive portugaise* »), l'étatisation des grandes industries et des entreprises productives, dans l'espoir de faire progresser la productivité nationale, privilégier les secteurs de l'approvisionnement alimentaire, du logement, de l'éducation et de la santé, entre autres, mais l'Etat y parviendra-t-il ? Nous verrons que le résultat est un paradoxe, et les différents secteurs d'activité connaîtront une décroissance année après année. Par ailleurs, est lancée la communautarisation des terres agricoles et des exploitations. Cela me donne ici l'occasion d'analyser cette nouvelle organisation de l'économie à la fois à l'échelle nationale et locale de Maputo. La structure de l'économie change-t-elle ou garde-t-elle encore les caractéristiques de l'époque d'occupation portugaise ? Quelles conséquences et impacts ces changements apportent-ils pour l'économie de la ville et pour l'emploi ? Maputo, reste-t-elle une ville tertiaire ?

Par ailleurs, l'urbanisme n'est pas à l'ordre du jour et il n'est pas partie intégrante des priorités immédiates de l'Etat, et l'absence de politique urbaine et d'instruments de planification et d'orientation de l'usage du sol ouvre la voie aux nouvelles extensions informelles, en particulier dans la *Roseaupolis*, et les occupations sont livrées à elles-mêmes. La population urbaine, pour l'essentiel, réside dans des zones dépourvues d'équipements sociaux et d'infrastructures de base, dans des habitations précaires, sans garantie de possession de la terre qu'elle occupe. Dans ce contexte, l'Etat est conduit à réfléchir sur la ville, et se lance alors dans des interventions urbaines localisées et à petites échelles (tel est le projet de Maxaquene, laissé tôt à mi-chemin) dans l'espoir d'échafauder une politique urbaine. J'interroge la pertinence de ce type d'intervention. Est-elle à même de conduire à la construction d'une politique urbaine (d'habitat en particulier et d'infrastructures urbaines) ? Cette période permet de revisiter la pensée mozambicaine des années quatre-vingts sur le choix de l'économie planifiée, et d'analyser la planification urbaine et les documents d'urbanisme mis à l'étude, et par là même, mettre en perspective le décalage entre la planification urbaine et la réalité du terrain sur la pratique de l'espace et la pratique sociale, enfin l'absence d'une pratique d'anticipation. Le premier plan mis à l'étude est le *Plano de estrutura* métropolitain de Maputo (Matola incluse) de 1985, lancé par le niveau central, et réalisé par des architectes (formés sous les portugais, et qui s'approchent du courant moderniste) qui s'identifient avec le pouvoir en place, et essayent sans succès de faire la transition entre la planification urbaine coloniale et une planification actuelle (socialiste). Je porte

une analyse sur ce *Plano*, sur les idées véhiculées et les visions de la classe technique et politique inscrite dans le *Plano*.

L'avènement de la nouvelle République et le retour au marché imposent des réformes politiques (évolution vers le multipartisme, décentralisation des pouvoirs locaux) et économiques (ouverture de l'économie au marché : reprivatisation des biens et des services). Ce processus conduit à un remarquable essor de l'économie ce qui exige par ailleurs des réponses aux niveaux technique, de la politique de la ville, ainsi que de la gestion. Cela est l'occasion de repenser à la maîtrise des nouvelles extensions de la ville, dans la *roseaupolis* en particulier. Pour ce faire, sont instaurés de nouveaux documents d'urbanisme tels que le *Plano de estrutura da área metropolitana de Maputo* (1999), le *Plano de estrutura do Municipio de Maputo* (2008), mais auront-ils des impacts sur les transformations du territoire ? S'ils permettent d'avoir une meilleure connaissance de la ville grâce aux enquêtes de terrain réalisées, je cherche à démontrer qu'ils n'ont aucun effet sur la ville de Maputo (et de Matola) et restent un exercice intellectuel sans aucun impact sur la ville (ou sur la dite aire métropolitaine), puisqu'ils ne participent pas d'une politique d'élaboration budgétaire pour les dépenses et investissements à effectuer lors des interventions dans la ville.

Enfin, après avoir analysé le contenu et la mise à l'étude de ces documents d'urbanisme successifs et rendu compte de leur absence d'influence dans la régulation des espaces, j'interroge les pratiques d'appropriation des espaces sur le terrain, quels sont les méthodes de production des espaces, et de pratique des espaces ? Comment l'appropriation des espaces, est-elle effectuée dans le contexte des nouvelles dynamiques, à la fois de densification de la périphérie immédiate mais aussi et surtout les extensions dans la *roseaupolis* ? Comment la ville réagit-elle à ces transformations territoriales en cours ? Et, enfin pour qui et par qui la ville de Maputo est-elle faite ?

A- La ville socialiste (1975-1995)

L'essai d'instauration de la « ville socialiste » à Maputo est un choix politique privilégié par le nouvel Etat, dont la pensée conduit à faire table rase de tout ce qui est lié à la période coloniale pour échauffer une *société nouvelle*. Et l'Etat doit composer avec des phénomènes nouveaux, tels que l'explosion urbaine, les difficultés de développement, la dégradation de l'économie, et surmonter la vacuité urbaine dans leur programme. Tout aussi volontariste, l'Etat parviendra-t-il à ériger une « ville socialiste » ?

1- L'indépendance et l'instauration de la première République

Depuis le 7 septembre 1974, la décolonisation du Mozambique est engagée. Cette date consacre également le départ des troupes portugaises du Mozambique. Le 20 septembre de la même année, le Frelimo (*Frente de Libertação de Moçambique* ou Front de Libération du Mozambique, en français) forme avec les portugais un gouvernement de transition pour préparer l'ancienne province portugaise à l'indépendance. Le 25 juin 1975, le Mozambique accède à l'Indépendance nationale¹, et c'est le Frelimo sous la direction de M Samora M. Machel (1933-1986) qui prend le pouvoir, après avoir mené, de 1962 à 1974, la lutte de libération nationale² et avoir conduit des négociations avec le Portugal. Le Frelimo qui, pendant la décennie précédant l'indépendance, réussit à cristalliser les mécontentements et la révolte des mozambicains contre la colonisation portugaise a dans ses mains un pays (qui vient de naître) à gérer, avec tous les défis que cela impose.

1.1- Les réformes politiques

La mise en cause de l'ordre colonial s'effectue à travers la refonte en profondeur des dispositifs légaux et juridiques qui régissent le pays. Une nouvelle Constitution encadre la première République (dénommée République Populaire du Mozambique) et une série de lois voit

¹ L'objectif inscrit dans la Constitution (du 25 juin 1975) de la République Populaire du Mozambique est d'instaurer un Etat de démocratie populaire et de fonder les bases matérielles et idéologiques du socialisme.

² Cette lutte armée a pour théâtre d'abord les campagnes au nord du Mozambique et ensuite elle atteint les villes pendant la période de transition, pour mettre un terme à la colonisation portugaise et l'accession au pouvoir du Frelimo. Moeda localisée dans la province de Cabo Delgado au nord du pays, est le théâtre d'un massacre organisé par les portugais le 16 juin 1960, et qui fait beaucoup de victimes parmi les mozambicains. Cet événement est considéré comme l'élément déclencheur de la guerre de libération. Le 7 septembre 1974, sont signés les Accords de Lusaka, qui consacrent la volonté de désengagement de l'armée portugaise. Cet accord est signé par Samora Machel pour le Frelimo, et pour l'Etat portugais par un ministre sans portefeuille, le ministre des affaires étrangères, le ministre pour la coordination interterritoriale, un conseiller de l'Etat, le secrétaire au travail et à la sécurité sociale du gouvernement de transition du Mozambique, un lieutenant-colonel d'infanterie, un capitaine lieutenant de l'armée, enfin un major d'infanterie. La signature de l'accord par un seul membre du Frelimo signifie l'unité et la signature au nom de l'Etat portugais par différents responsables démontre les différences de positions politiques représentées dans le gouvernement portugais (source : « Independência de Moçambique » assunto especial, *Noticias*, Lourenço Marques, 25 de Junho de 1975).

le jour et marque un nouvel ordre, qui se veut égalitaire. L'étatisation du foncier et de l'immobilier est par conséquent à l'ordre du jour. Les réformes interviennent à deux échelles, nationale et locale.

1.1.1- Les réformes au niveau national

Les réformes au niveau national interviennent par le biais de la nouvelle Constitution ainsi que par la vague des nationalisations des biens et des services.

1.1.1.1- La première Constitution

En l'absence d'Assemblée constituante qui ne sera créée qu'en 1978, c'est le Comité Central du Frelimo qui établit la Constitution. Les objectifs fondamentaux assignés à cette Constitution, sont entre autres « *...la suppression des structures d'oppression et d'exploitation coloniales [...] et la lutte continue contre le colonialisme et l'impérialisme* », pour ce faire est instauré un régime politique socialiste et une économie administrée dans lequel l'Etat concentre entre ses mains le pouvoir économique. La propriété privée du sol est supprimée au profit d'une pleine propriété de l'Etat. Il en est de même du droit foncier coutumier des terrains aux alentours des centres urbains qui sont abolis. Les chefs coutumiers (dénommés *Régulos* en portugais) sont discrédités et déchus, car ils auraient collaboré avec le colonisateur. Depuis, l'Etat demeure le seul acteur qui détermine les conditions d'attribution et d'usage de la terre, pour rester fidèle aux principes fondamentaux de la Constitution et mettre fin au marché foncier, qui constituait une base de spéculation et d'enrichissement de la période de la colonisation. L'impact de l'étatisation de la tenure foncière sera l'objet d'un examen ultérieur lors de l'analyse de l'espace urbain post indépendance. Le nouveau système socialiste est un régime à parti unique, à qui est attribué un rôle dirigeant. Le Frelimo développe par la suite une conception restrictive en ce qui concerne les libertés publiques, la séparation des pouvoirs, et le rôle attribué à l'Assemblée Populaire Nationale, s'inspirant en la matière des régimes politiques en vigueur dans les pays du socialisme réel. Cette Constitution est l'objet d'amendements successifs entre 1976 et 1986³, celui de 1978 revoit l'organisation institutionnelle et les compétences de l'Etat et surtout renforce le pouvoir du Frelimo qui se voit octroyer le rôle de voter les amendements à la Constitution.

1.1.1.2- L'Etatisation

Un an après l'indépendance, un ensemble de mesures complémentaires est mis sur pied par

³ En 1976, 1977, 1978, 1982, 1984 et 1986. Voir 8^a Reunião do Comité Central da Frelimo, publié dans le BR N°42, I Série, Sábado, 10.04.1976; 2^a Sessão do Comité Central, BR N° 100, I Série, terça-feira, 30.08.1977; Lei N° 11/78 de 15 de Agosto, BR N° 97, I Série, terça-feira, 15.08.1978; Resolução N° 11/82 de 01 de Setembro, BR N° 34, I Série, Suplemento de quarta-feira, 01.09.1982; Lei N° 1/84 de 27 de Abril, BR N° 17, I Série, Suplemento de sexta-feira, 27.04.1984; Lei N° 4/86 de 25 de Julho, BR N° 30, I Série, 2° Suplemento, Sábado, 26.07.1986.

le biais de la nationalisation des biens et des services, tels que la tenure foncière, les immeubles de rendement (l'immobilier locatif), l'éducation et la santé, et les entreprises commerciales et industrielles considérées comme stratégiques.

a- L'étatisation du logement

En 1976, l'exode des portugais et l'abandon de la plupart des logements sont présentés par l'Etat révolutionnaire comme la justification de la nationalisation des maisons, appartements et immeubles de rendement (l'immobilier locatif), laissés vacants depuis plus de trois mois par leurs propriétaires (sans qu'ils puissent pour autant pouvoir prétendre à une indemnisation)⁴. L'objectif affiché est de lutter contre la spéculation immobilière et permettre aux mozambicains d'accéder aux logements abandonnés. Compte-tenu de l'absence de contrepartie financière, cette mesure s'apparente pour certains à une confiscation. Mais cette décision d'étatisation, qui puise son inspiration dans les mesures prises en U.R.S.S. et dans les autres pays d'Europe de l'Est, présente un caractère idéologique et ne tient pas compte des contraintes économiques liées par exemple au coût d'entretien des logements. Elle vise à sanctionner les propriétaires, qu'il s'agisse des portugais ou des quelques propriétaires « *indigènes* » qui ont des maisons de rapport. Elle est assimilée par les nouveaux locataires à un objectif de justice sociale⁵ et revient donc à l'octroi aux mozambicains d'une sorte de *droit à la ville* qui leur serait dû depuis l'occupation portugaise.

L'Etat met le logement nationalisé à disposition de locataires à travers une gestion assurée par des agences (APIE ou Administration du Parc Immobilier de l'Etat) créées à cet effet. Cette mesure dégage 50 000 [?] logements sur l'ensemble du pays dont la moitié à Maputo. Le nouvel « office public du parc immobilier » se trouve du jour au lendemain à la tête d'un important patrimoine. Comment parviendra-t-il à l'entretenir et à le gérer? Quels impacts cette étatisation aura-t-elle à la fois pour les habitants et pour la ville ? Dans quelle mesure contribue-t-elle aux transformations de la ville de Maputo ? Des réponses à ces questions seront apportées lors de l'analyse des impacts des réformes à l'échelle de la ville.

b- L'étatisation de la santé et de l'éducation

La réforme des systèmes de l'éducation et de la santé constitue un objectif privilégié de la révolution mozambicaine, qui affirme vouloir de surmonter les injustices et les inégalités héritées de la colonisation. La vague de nationalisations est entreprise dès le premier mois qui suit

⁴ Les propriétaires dépossédés de leurs biens immobiliers, qui n'ont pas d'autres sources de revenu, se voient accorder une pension à hauteur de 70% du montant de leurs anciens loyers. Aux propriétaires est accordé le droit de choisir l'habitation où ils souhaitent désormais habiter et également de garder une maison de campagne.

⁵ Le ministre de la Construction et des Eaux entend par cette mesure *une conquête de grande dimension* qui vise à *donner aux villes un visage mozambicain*. *Revista Tempo* de 14 de Abril de 1985.

l'indépendance, avec l'étatisation de plus d'un millier d'écoles privées, écoles des missions comprises⁶. Les réformes portent entre autres sur l'uniformisation des différents systèmes scolaires, la lutte contre l'analphabétisme, l'augmentation des taux de scolarisation, l'élaboration des livres scolaires et la formation des maîtres. Le bilan est nuncé. En ce qui concerne l'école élémentaire, entre 1975 et 1980 le nombre d'élèves s'accroît de 695 885 à 1 387 192. Dans le secondaire, les inscriptions passent de 23 980 à 90 950 élèves pour un nombre d'écoles qui s'accroît de 33 à 104⁷. La fourniture de livres et de manuels restent insuffisante et l'enseignement souffre pendant plusieurs années du départ des enseignants portugais.

Au niveau de la santé, la réforme instaurée supprime la médecine privée et privilégie une « *socialisation* » de la médecine à travers la nationalisation de tous les institutions et équipements sanitaires. Mais cette réforme se heurte au manque de compétence et de savoir-faire : après l'indépendance il ne reste plus que trente médecins pour douze millions d'habitants, à titre d'exemple). Ces nationalisations démantèlent brutalement les systèmes existants et laissent un vide, ce qui amène l'Etat à prendre en main la gestion, par le biais des ministères techniques (en l'occurrence celui de la santé) et de leurs directions provinciales. Le nouveau système en place ni ne tient ses promesses ni ne parvient à assurer le service escompté. L'ensemble de ces réformes, mises en application peut-être trop rapidement, aboutit à un paradoxe, les résultats n'étant pas toujours à la hauteur des attentes. Une situation analogue est observée au niveau des villes, comme nous le verrons plus bas, où la persistance des interventions de l'Etat conduit à des échecs successifs.

1.1.2- La centralisation administrative

Dans le cadre des réformes engagées par l'Etat, toutes les institutions héritées des portugais sont supprimées et différentes nouvelles institutions sont instaurées à l'échelle locale.

1.1.2.1- Les Conseils Exécutifs, un échelon de l'administration de l'Etat

A l'indépendance, les villes sont encore gérées par les *Câmaras Municipais*⁸, l'organisation administrative héritée de la colonisation. La pérennité de ces *Câmaras Municipais*,

⁶ La mise sur pied des écoles des missions catholiques par exemple remonte à l'époque de l'Estado Novo. En 1940 l'on compte 296 écoles en 1940 et en 1960, 2000. Pourtant en 1958, le taux d'analphabétisme est estimé à 98%. En 1960 sont inscrits dans les écoles pour les noirs 361 966 élèves. Le nombre d'enseignants par classe est de un pour 88 élèves.

⁷ MARSHALL J., « Making Education revolutionary », In SAUL J. ed., 1985 - *A difficulty road: The Transition to Socialism in Mozambique*, pp. 156-210.

⁸ Les mairies (dénommées depuis la période coloniale *Câmaras Municipais*) sont composées d'un président, un vice-président (nommés par le gouverneur de la « Province ») et 10 adjoints au maire (dénommés *vereadores*) élus et les directions des services techniques. L'attribution de la Câmara Municipal est : l'administration des biens propres à la ville, les infrastructures et services, l'approvisionnement public, la culture l'éducation et l'assistance, la salubrité publique et la police. VALES T., *Adressage et Gestion Urbaine à Maputo*, Grenoble, Mémoire de DESS, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 1999, p. 47.

est mise en cause par les structures du parti, qui cherche à prendre en main la politique de la ville. En effet, compte-tenu du nouveau contexte politique, les *Câmaras Municipais* apparaissent inadaptées au niveau de leur composition, de leur mode de fonctionnement ainsi que quant à leur capacité à assurer la gestion urbaine, après le départ des cadres et techniciens portugais. Le parti attend des « municipalités » l'appui aux petites unités de production de biens et de services que sont les cordonniers, les boulangers, les restaurateurs ou les tailleurs. Par ailleurs, il leur est demandé d'encadrer la population qui arrive en ville à cause de l'exode rural, en assurant un bon approvisionnement de la ville en denrées alimentaires, et en garantissant la scolarisation des enfants et l'alphabétisation des adultes. Dans le contexte de la nouvelle organisation politico-administrative instaurée, les *Câmaras Municipais* en tant qu'anciennes administrations ne trouvent plus leur place car elles apparaissent dissociées de tout rapport avec la nouvelle organisation de l'appareil d'Etat. Le Frelimo se propose, en effet, de se débarrasser de l'imagerie coloniale qui jusque-là a guidé l'approche de la ville pour bâtir de nouvelles figures représentatives à même de rendre compte des nouveaux développements de la ville post coloniale.

En 1978 est instaurée l'Assemblée Populaire et lors de son premier acte législatif elle abroge les *Câmaras Municipais* (loi n° 6/78 du 22 avril) et crée à la place les *Conselhos Executivos de Cidade* (ou Conseils Exécutifs de Ville), qui viennent compléter le centralisme hiérarchique et le renforcement des acteurs étatiques. Dès lors, tous les services administratifs y compris le patrimoine, l'état civil, le recouvrement des impôts, et les services publics locaux sont gérés par les Conseils Exécutifs, dans le cadre de la résolution du n° 15/77 du 23 décembre. Les fonctionnaires et tous les cadres qui appartiennent aux mairies sont intégrés dans les nouveaux services déconcentrés de l'Etat. Les fonctions imparties aux nouveaux Conseils Exécutifs sont : diriger la réalisation des tâches politiques, économiques, culturelles et sociales, sur la base des décisions supérieures de l'Etat; diriger les services de l'Etat au niveau de la ville; réaliser les activités basées sur un planning de travail élaboré selon les priorités nationales et les besoins de développement de la ville.

Les Conseils Exécutifs (selon la loi 7/78 du 22 avril 1978) sont structurés de la manière suivante : direction d'Appui et de Contrôle, direction de Finances, direction des Quartiers Communaux, direction du Commerce Interne, direction des Services Urbains, direction de l'Agriculture, direction de l'Education et de la Culture, direction de la Santé, direction de l'Ordre et de la Sécurité Populaire, direction des Transports et de la Circulation, et direction du Travail (voir Fig. VII.2 plus bas). Les directions des services ont une double subordination, elles sont placées sous l'autorité du président du Conseil Exécutif concerné et du ministère de tutelle.

Les Conseils Exécutifs (CEC) ont à gérer un patrimoine plus important que leurs

prédécesseurs (les *Câmaras*) car les périphéries (comme le *roseau* pour le cas de Maputo) sont désormais partie intégrante de la ville⁹. De plus, les fonctions des CECs sont élargies, car en plus des fonctions de la gestion urbaine des *Câmaras Municipais*, ils exercent des missions ayant trait à la vie sociale et économique. Les CECs se présentent donc comme une structure déconcentrée de l'Etat qui est soumise hiérarchiquement non seulement au gouverneur de la province mais aussi aux différents ministères techniques selon le domaine d'activité.

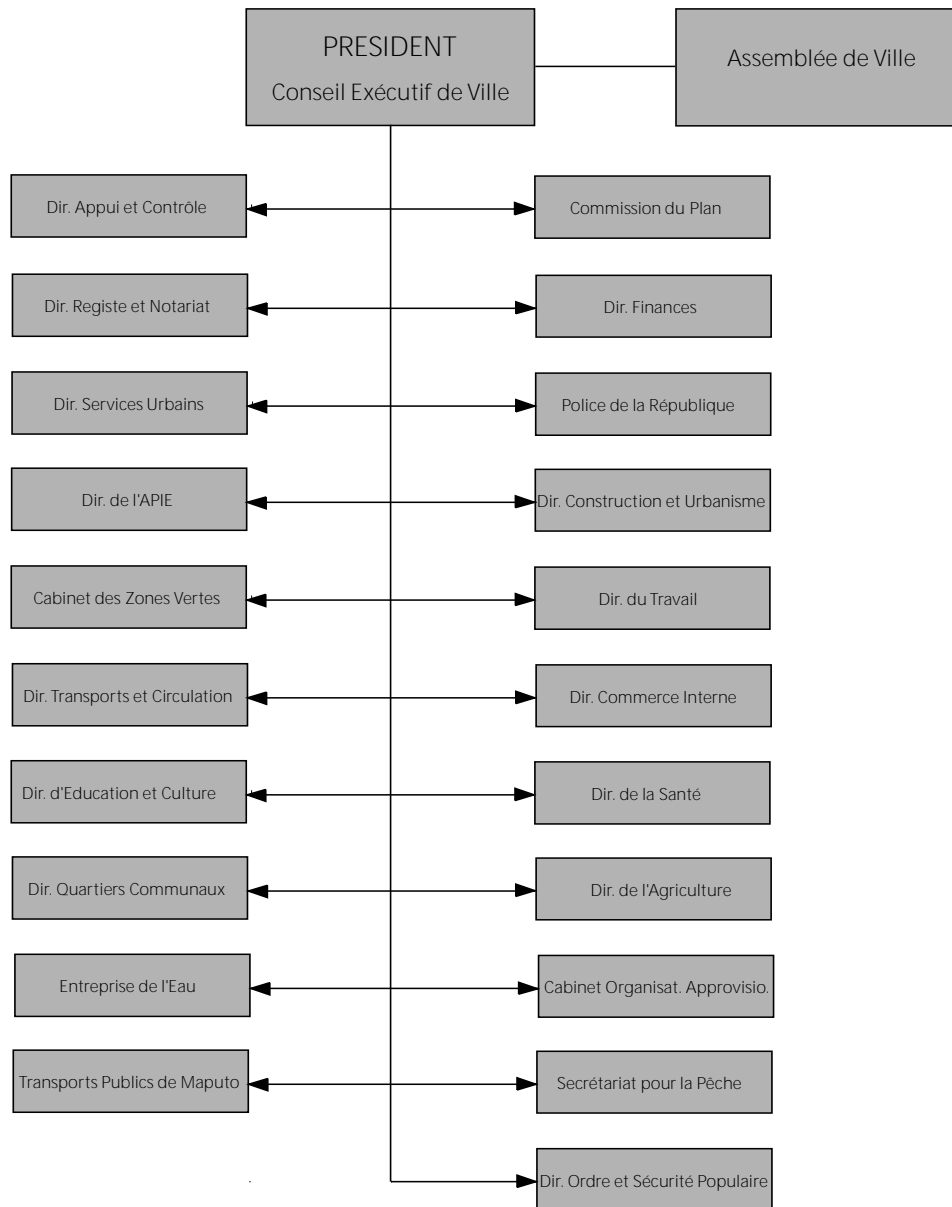


Fig. VII.2: **Organisation des Conseils Exécutifs de Ville.** Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales).

Le Conseil exécutif constitue en fin de compte un simple rouage de l'appareil administratif et est placé sous le contrôle étroit du parti unique. Il participe donc étroitement du

⁹ L'*Assembleia Popular* (Assemblée nationale) définit un nouveau périmètre pour la ville de Maputo, qui passe de 300Km² à 675Km² et lui accorde un statut de province qui prend effet à partir du 26 juin 1980. Le président de la République nomme le président du Conseil Exécutif, et lui accorde un statut de gouverneur provincial. CHICHAVA J., *Urban Management in Mozambique, with particular reference to the capital city Maputo*, PhD Thesis, 1997.

principe du centralisme démocratique.

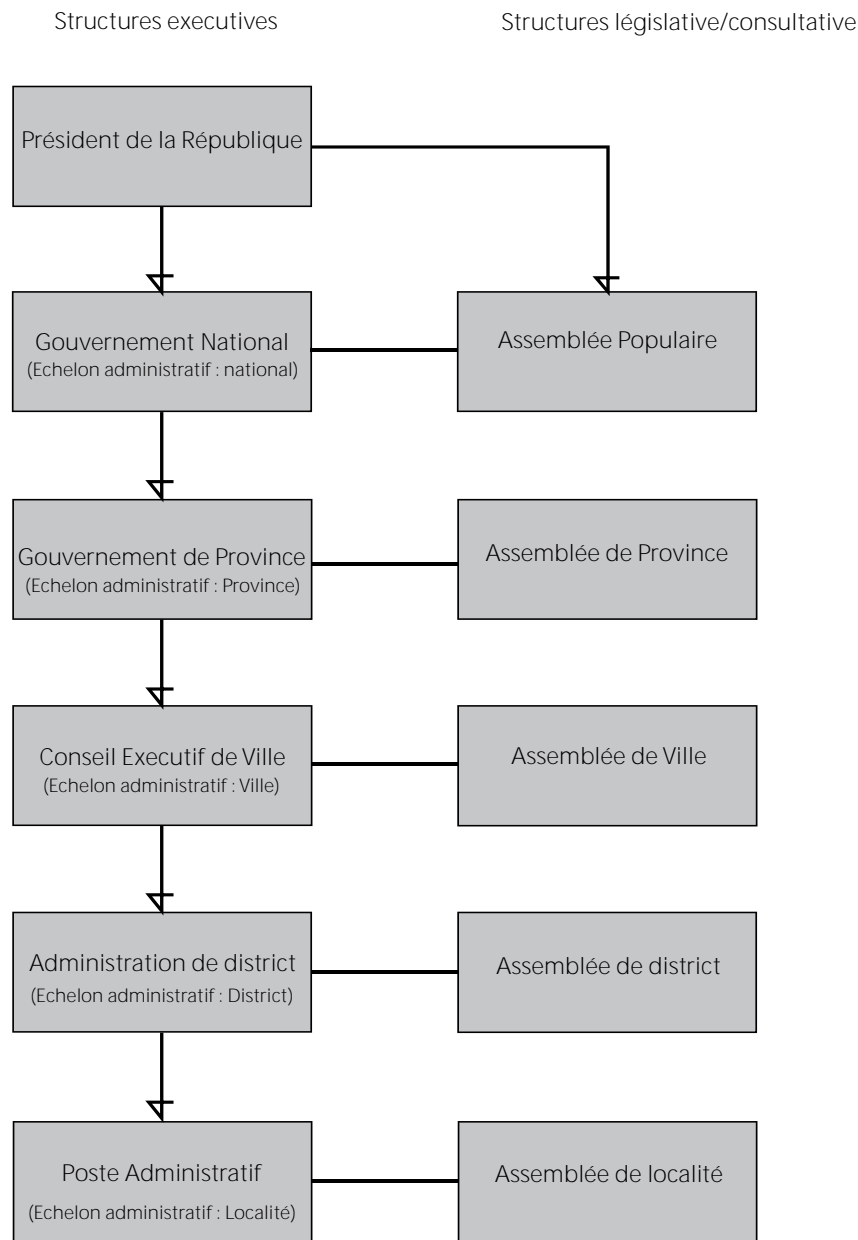


Fig. VII.3: **Intégration des Conseils Exécutifs dans la structure de l'appareil d'Etat**
Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales).

1.1.2.2- La situation spécifique de Maputo

Le Conseil Exécutif de la Ville de Maputo (CECM) exerce de tâches un peu plus complexes que celles des autres villes et, pour ce faire, a besoin d'une équipe administrative opérationnelle. En effet, Maputo n'est pas simplement la capitale du pays, mais elle est aussi censée accomplir les fonctions de gouvernement provincial, conformément à la loi 5/78 du 22 avril. Maputo compte sept directions en 1980 et dix-sept directions et deux entreprises d'Etat en 1995 et présente une organisation et une fonction fort différentes des autres villes du

Mozambique. Les responsabilités des gouvernements provinciaux dans les domaines politiques, économiques, culturels et sociaux découlent de directives du Frelimo, et de décisions du gouvernement central et des assemblées populaires concernées. Cependant, le statut légal et le pouvoir des organes du gouvernement provincial ne sont pas sans ambiguïtés.

a- *Les fonctions du CECM*

Il appartient au CECM de :

- i. mettre en place des tâches politiques, économiques, culturelles et sociales définies par le parti et le gouvernement ;
- ii. préparer les réunions et projets de résolutions pour l'assemblée de la ville, selon les instructions émanant du gouvernement central ;
- iii. prendre les décisions nécessaires pour la mise en place des résolutions votées par l'assemblée de la ville ;
- iv. exécuter les fonctions de l'appareil d'Etat au niveau de la ville.

b- *Les fonctions générales des directions de la ville sont de :*

- i. guider et appuyer tous les acteurs économiques et sociaux d'Etat dans les secteurs concernés, conformément aux lignes directrices émanant du gouvernement central, aux résolutions de l'assemblée de la ville et aux décisions du conseil exécutif concerné ;
- ii. promouvoir le développement d'un nouveau style de vie basé sur les valeurs révolutionnaires, en particulier le travail collectif ;
- iii. recenser les principaux problèmes et réalisations, ainsi que les projets de réalisation du conseil exécutif de la ville.

L'imprécision de certaines définitions, en particulier celles relatives aux fonctions du conseil exécutif, révèle à l'évidence une volonté de laisser une plus large place à l'application de la politique nationale qu'au souci de répondre aux attentes des résidents. Le cas de la ville de Maputo illustre bien cette situation : le planning annuel du CECM porte sur la liste des actions à mener pour achever les objectifs nationaux et ne reflète pas les besoins de la communauté locale.

Les programmes annuels qui sont censés concerner des questions locales consistent plutôt en une liste d'aspirations portant peu d'attention aux contraintes des ressources financières, techniques et humaines. Ainsi, le conseil exécutif est dans l'impossibilité de planifier et d'identifier la meilleure stratégie pour gérer les problèmes et les besoins de la ville. D'ailleurs, l'organisation du CECM est fondée sur une juxtaposition de secteurs représentant les ministères au niveau local. Par ailleurs, il n'y a ni une définition claire des rôles et responsabilités des différents secteurs, ni une coordination entre les directeurs de la ville. Cela ne permet pas une

construction collective de l'action publique, qui prenne en compte l'intérêt général et favorise une prise en compte des besoins de la population. Ce système d'organisation, nous le verrons plus bas, ne permettra pas ni fera l'objet d'une réappropriation innovante collective.

Les Conseil exécutifs en viennent progressivement à détenir un monopole des pouvoirs politique, juridique et financier, obligeant les autres acteurs locaux à se retirer de la gestion municipale. Pourtant, malgré ces pouvoirs étendus, ils ne parviendront que très imparfaitement à maîtriser la croissance urbaine, les zonages et découpages, ni à fixer les cadres de la vie sociale de Maputo.

c- Les districts urbains

Les réformes de l'administration locale passent aussi par la refonte du découpage des périmètres des villes, dont Maputo, pour qu'ils soient plus adaptés au nouveau contexte politique et aux nouvelles réalités urbaines sans cesse plus complexes. A l'orée des années 1980, il y a une institutionnalisation politique des districts urbains de la ville de Maputo. Ces subdivisions administratives ne disposent ni de la personnalité morale, ni de l'autonomie financière. Elles sont composées de six fonctionnaires et sont sous le contrôle de la direction d'Appui et Contrôle de la ville. Leur rôle, qui reste toujours à définir clairement, pourrait être une contribution utile aux activités des différentes directions de la ville, en particulier au suivi du développement du secteur informel, du contrôle du loyer des logements appartenant à l'Etat, des demandes de droit d'usage du sol, à la tenue du registre des résidents ainsi qu'à la vérification du paiement des taxes¹⁰. Le découpage de l'espace urbain ainsi proposé ne constitue pas à proprement parler un véritable zonage, car « *zoner [...] ne consiste en effet pas seulement à découper l'espace, c'est aussi répartir des logements et des équipements et ainsi guider la localisation des activités et l'installation des populations, c'est enfin fixer les cadres de la vie sociale* »¹¹.

1.1.2.3- Les Assemblées de ville

L'instauration des Assemblées de ville (Assembléias de Cidade) remonte aux 1^{ères}

¹⁰ Chaque district possède une administration composée par des services déconcentrés du Conseil Exécutif, tels sont l'APIE (ou l'office immobilier), la police, le GOAM (chargé du commerce et de l'approvisionnement ou rationalisation des denrées alimentaires), le Cabinet des Zones vertes (chargé de l'agriculture des franges vertes périphériques de la ville), la Santé, l'Education, la Poste et la Banque. De plus, il est prévu qu'à terme les districts se dotent également d'un tribunal, d'une Assemblée du peuple (au niveau du district et de la localité), d'un service de circulation, d'une direction d'appui et de contrôle (administration) et d'un registre des actes de naissance.

¹¹ NOVARINA G., « Les nouvelles modalités de l'analyse urbaine : décrire plutôt que prescrire », in CHALAS Y., (dir.), *L'imaginaire aménageur en mutation, Cadres et référents nouveaux de la pensée et de l'action urbanistique*, Paris, l'Harmattan, 2004, p. 66.

élections générales de 1977. Elles représentent dans le cadre de leur mission, le pouvoir populaire au niveau du gouvernement local et ont un rôle consultatif. Conformément au rapport du Comité Central, elles intègrent la pyramide des assemblées du peuple et à chaque niveau de gouvernement du pays elles permettent « ...*l'extension du principe de la souveraineté populaire sur la direction politique du Parti [...] Elles expriment l'unité du pouvoir à l'échelle de tout le pays et dans tous les domaines de la direction de l'Etat et des organisations de la société.* »¹².

Assemblées	Nombre de députés
Assemblée Populaire (nationale)	226
Assemblée de Province	734
Assemblée de Ville	460 (dont 70 pour Maputo)
Assemblée de District	3 390
Assemblée de Localité	22 230
Total	27 040

Fig. VII.4: **Le nombre de sièges dans les Assemblées.** Source : LACHARTRE B., *Enjeux urbains au Mozambique. De Lourenço Marques à Maputo*, Paris, Editions Karthala, 2000, pp. 97 et 100.

Ces assemblées constituent les organes supérieurs de l'Etat conformément à la 1^{ère} Constitution de la République Populaire. Les organes exécutifs à chaque niveau rendent compte à ces assemblées, qui doivent veiller à ce que les organes exécutifs s'acquittent correctement de leurs tâches. Ces assemblées se heurtent rapidement à des difficultés de fonctionnement et ne parviennent pas à accomplir les tâches qui leur sont attribuées. Différents observateurs sont unanimes pour dire que ces assemblées ne parviennent pas à exercer ce pouvoir de contrôle des organes exécutifs. Par ailleurs, dans le contexte de construction d'un *Etat de démocratie populaire*, elles ne sont pas censées développer d'autres lignes d'action que celle du Frelimo. De plus, les assemblées sont présidées par les organes exécutifs, d'où l'absence d'une séparation claire des fonctions exécutives et délibératives et d'initiative et d'indépendance des assemblées. Quelles que puissent être les circonstances, ces assemblées ne sont pas tenues de rendre des comptes à leurs électeurs. Peu à peu, les assemblées se réunissent de moins en moins et leur rôle s'estompe, tant et si bien qu'est achevée l'intégration de la ville dans l'appareil d'Etat et qu'est obtenu le rapport de dépendance étroite de la ville à l'égard du Frelimo : « *De cette façon , dirigées par le Parti, les Assemblées de ville avec leurs députés, leurs membres du Conseil exécutif et les cadres de l'appareil d'Etat travailleront conjointement avec les Groupes de Dynamisation, les Organisation démocratiques de masse, les Groupes de Vigilance et les Milices populaires afin d'élever la production et la productivité des villes, d'améliorer les conditions sociales de vie de la*

¹² Relatório do Comité Central ao IV Congresso, p. 105.

*population et de consolider le pouvoir populaire»*¹³. Face à cette situation le gouvernement prend l'initiative de réunir les représentants des villes et quartiers.

1.2- La Réunion Nationale des Villes et Quartiers Communaux

Les enjeux auxquels font face les CECs au terme de la première année de fonctionnement conduit le gouvernement à convoquer une réunion à l'échelle nationale, la 1^{ère} *Réunion Nationale des Villes et Quartiers Communaux*, pour analyser la manière dont les structures locales gèrent les villes, le cadre de vie qu'elles proposent aux citoyens, et leur apport à la consolidation de la révolution démocratique populaire. Sont également analysés l'exode rural en cours et sans cesse grandissant et les difficultés d'approvisionnement en denrées alimentaires qui en résultent, le chômage et l'absence des services de base (transports, eau, électricité). Cette rencontre est porteuse de débats qui doivent aider à définir les bases de ladite *ville socialiste*. Est par ailleurs interrogée la coupure entre les deux parties de la ville (*urbs lapidum* et *roseaupolis*) présentée comme un héritage colonial et des solutions sont proposées pour envisager une meilleure articulation des quartiers qui composent cette ville duale. Un projet pilote de lotissement (à Maxaquene) est expérimenté à la lisière de l'*urbs lapidum*, et il se solde par un échec. Je reviendrai plus bas sur ce projet. La production des terrains constructibles pour faire face à la demande croissante est privilégiée. Et il incombe aux CECs la mise en œuvre des programmes dits d'urbanisme de base (ou *Programas de urbanização básica*), conformément à la décision de la *Réunion*. Sont indiqués les découpages du territoire à suivre et les limites démographiques à respecter, le partage des responsabilités à instaurer : à côté des CECs (appelées à mobiliser les services sectoriels et les cadres pour assurer l'application des directives émanant de l'échelon central) et des Assemblées de ville (appelé à se rapprocher des populations pour mieux discerner leurs difficultés), les *Cellules du parti*, les *organisations démocratiques de masse*, les *Groupes de Dynamisation* sont chargés, de l'organisation des populations en périphérie de la ville, et d'un rôle de relais entre la Ville et ses habitants).

La *Réunion* traite également des découpages des territoires (fixe les périmètres des villes), le classement des villes (cf. Fig. VII.6 ci-après) et la création de ceintures vertes (jardins potagers) en bordures de villes pour leur approvisionnement.

Découpage Territorial	Nombre	Obs.
Provinces	10	

¹³ Resolução sobre a Organização da Direcção Estatal das Cidades, 1^a Reunião Nacional sobre Cidades e Bairros Comunsais, Maputo, 1979, p. 12.

Districts	128	Divisés en trois catégories
Poste administratifs	393	
Localités	1024	

Fig. VII.5: Découpage (politico-administrative) du Territoire national

Classement des agglomérations	Nombre	Obs.
Villes (Cidades)	23	Divisés en quatre catégories (A,B,C et D), selon des critères politiques, économiques, socio-culturels, d'infrastructures d'éducation et de santé, de densité démographique, de quantité et type d'industries. Maputo par exemple est classée niveau "A", Nampula et Beira "B". Il y a une dizaine de villes classée "C" et une autre dizaine classée "D".
Bourgs (vilas)	68	

Fig. VII.6: Découpage des agglomérations urbaines

La tenue de la 1^{ère} Réunion Nationale des Villes et Quartiers Communaux est l'aboutissement d'une volonté politique du parti (l'Etat et le gouvernement) de structurer les villes, à la suite de la suppression des collectivités locales (*Câmaras Municipais*) héritées de la colonisation et le remplacement par des nouvelles structures centralisées tels que les CECs ainsi qu'une batterie d'organismes politico-administratifs dont le rôle n'est pas sans ambiguïté.

* * *

L'ascension du Mozambique à l'indépendance est l'occasion de mettre en cause l'ordre colonial, de refondre en profondeur des dispositifs légaux et juridiques, de lancer l'étatisation des biens et des services, tels que la tenure foncière et immobilière, l'éducation et la santé, les entreprises commerciales et industrielles considérées comme stratégiques. Aussi, la suppression des autorités des villes et leur remplacement par des nouvelles structures centralisées et d'innombrables organismes politico-administratifs conduit par ailleurs à estomper le rôle des différents acteurs de la société civile, et ne permet ni une mise en cohérence de cet assortiment d'acteurs, ni une véritable appropriation par les dites *masses*, ni un renforcement de la cohésion sociale.

2- Explosion urbaine et difficultés de développement

Le nouveau contexte post indépendance impose au pays et principalement à l'échelle des villes, de composer avec un nouvel enjeu majeur, un gonflement démographique sans précédent.

2.1- La poussée de la population urbaine

Après l'indépendance, le pays doit faire face à une succession de mouvements démographiques parfois contradictoires. Le départ précipité des portugais (250 000 portugais quittent le Mozambique parmi lesquels 83 000 résident à Maputo) est suivi rapidement par l'arrivée de 160 000 mozambicains en ville, arrivée encouragée par le nouveau gouvernement¹⁴, plus tard par l'exode rural engendré par l'insécurité et la paupérisation des campagnes et enfin par les migrations pendulaires entre les deux conurbations de Maputo et Matola.

Au Mozambique, depuis la période d'occupation portugaise, les plus grandes densités démographiques sont localisées le long des côtes mozambicaines, en particulier dans les zones concernées par des projets d'investissements économiques, dans celles où prédominent les monocultures destinées à l'exportation (sucre, coton et tournesol), ainsi que dans la région sud du pays où se trouve Maputo. Les premières années qui suivent l'indépendance du pays sont caractérisées par un flux migratoire soutenu vers les villes, en particulier vers la capitale. En effet, entre 1975 et 1980, les données issues du premier recensement national de la population indiquent des flux migratoires : entre districts et villes dans une même province, entre deux provinces et enfin des migrations des populations rapatriées au Mozambique. Les flux migratoires se maintiennent jusqu'en 1985, date à laquelle sont instaurées des mesures qui visent à freiner l'exode rural. L'exode rural conduit à l'augmentation de la dépendance alimentaire de la ville vis-à-vis de la campagne et la croissance démographique rapide dans les centres urbains entraîne des difficultés économiques et sociales : manque de logement et d'emploi, difficultés pour répondre aux besoins élémentaires en matière d'alimentation, d'éducation et de santé.

Le recensement de 1980, mais aussi les enquêtes réalisées au niveau national, permettent d'appréhender le poids de la population urbanisée dans le reste du pays. La population des villes est multipliée par cinq entre 1960 et 1991 alors que la population du pays ne fait que doubler. Le tableau ci-après rend compte de l'accroissement de déséquilibre entre milieu rural et milieu urbain.

Zone résidentielle	Années				
	1950	1960	1970	1980	1991

¹⁴ Les politiques de restrictions de l'accès à la ville imposées précédemment aux *indigènes* par l'autorité portugaise sont levées.

Pays		6 465 500	7 595 300	9 407 700	12 130 000	14 419 873
Urbaine	Total	220 862	534 928	691 444	1 555 342	2 966 017
	Maputo	93 265	178 565	378 348	561 489	871 776
	Beira	42 582	58 970	130 398	214 613	294 197
	Nampula	85 015	103 985	124 156	145 722	232 670
	Autres		193 408	58 542	633 518	1 567 374
Rurale			760 372	777 489	10 574 658	11 453 856

Fig. VII.7: **Evolution de la population urbaine et rurale de 1950 à 1991.**Source : Recensements de 1940 à 1980 et Enquêtes statistiques du Departamento Nacional de Estatísticas, Maputo, 1991.

La part de la population urbaine dans la population totale, au Mozambique, entre 1950 et 1990, passe de 2,4% à 26,8% et devient proche de la moyenne du continent africain (32%). La croissance de la population urbaine est de 5,3% entre 1960 et 1980 et de 6,1% entre 1980 et 1990, alors que la croissance de la population rurale est respectivement de 2% et 1,6%.

	1950	1960	1970	1980	1990
<i>Mozambique</i>	2,4	3,7	5,7	13,1	26,8
<i>Afrique</i>	14,5	18,3	22,9	27,3	32,0

Fig. VII.8: **Tableau comparatif de l'évolution (en pourcentage) de poids de la population urbaine entre le Mozambique et le continent Africain** Source : Tableau élaboré à partir des données des Nations-Unies, 1993, cité par LACHARTRE B., op. cité, p. 145.

Les années 1970-1990 montrent une très forte croissance de la population urbaine à la fois de la ville capitale Maputo (+5,7%), de la deuxième grande ville du Mozambique Beira (+6,5%), et surtout villes de taille moyenne dont la croissance se situe autour de 8,6%. Cette croissance démographique des villes moyennes (Tete, Quelimane, Xai-Xai, Chókwè) a une double raison : les migrations de populations d'origine, consécutive au *conflit des 16 ans*¹⁵, qui a comme conséquence insécurité et famine, et les tentatives du gouvernement du Frelimo de limiter l'accès des ruraux aux grandes villes voire de favoriser le retour à la campagne des populations urbaines sans emploi.

	Période de recensement	
	1960-1980	1980-1991

¹⁵ Ce conflit a comme théâtre particulièrement le milieu rural et est à l'origine de l'insécurité des campagnes : autour de 1 321 000 réfugiés s'installent le long des zones frontalières des pays limitrophes du Mozambique : Tanzanie (72 000 réfugiés), Malawi (823 000), Zambie (22 000), Zimbabwe (175 000), Afrique du Sud (200 000), Swaziland (29 000). Source : United Nations High Commission for Refugees, Chiffres au 1^{er} janvier 1990.

<i>Pays</i>	2,3	1,6
<i>Urbain</i>	5,3	6,1
<i>Ville de Maputo</i>	5,7	4,0
<i>Ville de Beira</i>	6,5	2,9
<i>Ville de Nampula</i>	1,7	4,3
<i>Reste de la population urbaine</i>	5,9	8,6
<i>Chókwé</i>	-	14,8
<i>Quelimane</i>	-	8,0
<i>Tete</i>	0,7	6,7
<i>Xai-Xai</i>	-	6,3
<i>Rural</i>	2,0	0,7

Fig. VII.9: **Taux annuel moyen de croissance la population des principales villes.** Source : Tableau élaboré à partir des données du recensement de 1950 à 1980 ainsi que des enquêtes statistiques de la D.N.E., 1991.

Cette urbanisation rapide accentue le déséquilibre spatial et la conurbation composée de Maputo et de Matola abrite 48% de la population urbaine du Mozambique. Les villes côtières importantes du Mozambique qui donnent sur l'océan indien, à savoir Maputo, Beira et Nampula concentrent 67% de la population urbaine. Ces déséquilibres spatiaux et démographiques sont un héritage colonial (concentration des agglomérations sur le littoral) et ils sont depuis exacerbés par les effets du *conflit des 16 ans*.

2.2- Maputo : une population multipliée par deux

La ville capitale Maputo concentre et condense les principales caractéristiques de l'urbanisation rapide du Mozambique grâce à sa localisation géostratégique et économique. Maputo possède le triple des habitants de Beira et dix fois plus que les villes du sud du pays. Le *conflit des 16 ans* empêche la réalisation de recensements systématiques et il faut attendre 1997 pour que le recensement apporte de données sur l'ensemble de la conurbation Maputo et Matola (1 393 000 habitants) dont 966 000 habitants pour Maputo¹⁶ sur un total de 15 740 000 pour le pays. Maputo connaît des variations démographiques autour des années 1985 en particulier entre les quartiers du *l'urbs lapidum* et du *roseaupolis*. Ce mouvement démographique est à l'origine de la création parfois ex-nihilo de certains de quartiers du *roseaupolis* pour l'essentiel d'occupation spontanée. La ville de Maputo dans son ensemble est organisée en districts urbains (5) et en quartiers (50) et elle présente une surface de 172Km². Le tableau ci-après présente les districts et la liste des quartiers concernés.

	<i>District Urbain n° 1</i>	<i>District Urbain n° 2</i>	<i>District Urbain n° 3</i>	<i>District Urbain n° 4</i>	<i>District Urbain n° 5</i>
1	Alto-Maé A	Aeroporto A	Mafalala	Costa do Sol	Jardim

¹⁶ 2° Recenseamento geral da população e habitação, 1997. Resultados definitivos, Instituto Nacional de Estatísticas, Maputo, 1999.

2	Alto-Maé B	Aeroporto B	Maxaquene A	Laulane	Luís Cabral
3	Central A	Chamanculo A	Maxaquene B	Mahotas	Inhagoia A
4	Central B	Chamanculo B	Maxaquene C	Mavalane A	Inhagoia B
5	Central C	Chamanculo C	Maxaquene D	Mavalane B	Nsalene
6	Polana Cimento A	Chamanculo D	Polana Caniço A	Hulene A	25 de Junho A
7	Polana Cimento B	Malanga	Polana Caniço B	Hulene B	25 de Junho B
8	COOP	Minkadjuine	Urbanização	Albazine	Bagamoio
9	Sommerschield	Unidade 7		F.P.L.M.	George Dimitrov
10	Malhangalene A	Xipamanine			Mahlazine
11	Malhangalene B				Magoanine
12					Zimpeto

Fig. VII.10: Découpage de la ville de Maputo

Le district urbain n° 1 correspond au périmètre de l'*urbs lapidum* et il comprend 10% du territoire de la ville, soit 17 km². Ce district connaît une chute de sa population au profit des districts du *roseaupolis*. En 1980, l'*urbs lapidum* concentre 24% de la population de la ville et en 1991 il n'a que 18% de la population. Par ailleurs, les différents districts de la ville présentent une croissance démographique hétérogène, le taux de croissance des districts compris dans le périmètre de l'*urbs lapidum* (1,7%) est inférieur à celui des districts du *roseaupolis* (2 à 5) qui est compris entre 3,4% et 7%.

Districts urbains	Surface (en Km ²)	Population (en %)		Taux de croissance annuelle
		1980	1991	
1	17	24	18	1,7
2	8	21	19	3,4
3	15	20	20	4,5
4	79	15	18	7,0
5	53	20	25	6,5
Total	172%	100%	100%	4,5

Fig. VII.11: Croissance de la population de Maputo par districts (1980-1991). Source : Inquéritos estatísticos sobre as famílias, cidades e alguns postos administrativos, Junho de 1991, D.N.E., UPP, 1991.

Les populations récemment urbanisées issues de l'exode rural, dans un premier temps ont occupé les logements vides du centre-ville, dans un deuxième temps elles s'installent dans la périphérie immédiate qui connaît alors un niveau de densité de 330 habitants par hectare notamment dans les quatre quartiers Chamanculo (2^{ème} district urbain) et les deux quartiers d'Inhagoia (5^{ème} district)¹⁷. Toute cette population travaille pour l'essentiel en centre-ville et leur

¹⁷ La destination privilégiée pour les migrants jusqu'en 1981 est constituée par le 3^{ème} district urbain de Maputo. Les migrants sont pour l'essentiel des migrants économiques issus des provinces de la région sud (Inhambane et Gaza) et des déracinés par la guerre, constitués des villageois issus de la Province de Maputo. Ces migrants sont des groupes de personnes qui cherchent à rejoindre leurs familles qui habitent l'*urbs lapidum*. Cela crée une pression sur les espaces

installation en périphérie (76% en 1980 et 82% en 1991, selon le tableau ci-dessus) crée un important mouvement pendulaire qu'il faut gérer, avec tous les défis que cela implique (assurer un service de transport, améliorer les infrastructures routières). Par ailleurs, la mise à disposition des services de base implique de la part de la Ville un plus grand contrôle du processus d'urbanisation.

Encadré 1 : A propos de Matola, la ville de banlieue de Maputo.

Le processus d'humanisation de Matola par des tribus indigènes existe déjà, je fais l'hypothèse, depuis au moins le XIX^{ème} siècle et les premiers essais d'une occupation ordonnée et formelle sont témoignés par des tracés visibles d'énormes parcelles répertoriées sur un document cartographique qui date de 1912 (cf. [Fig. VII.1] ci-après). En 1930 Matola possède déjà un terminal pétrolier de port¹⁸. La formation institutionnelle de Matola¹⁹ remonte à 1945 et y sont intégrés trois agrégats de peuplement (Boane, Machava et Matola Rio). En 1955 est créée une unité administrative centrale dénommée *Conselho da Matola* (Conseil de Matola)²⁰. Le Conseil municipal de Matola (*Câmara Municipal do Conselho da Matola*) est ensuite instauré, conformément à la loi organique d'Outre-mer portugais (*Lei Orgânica do Ultramar*). En 1968 Matola est débaptisée et est alors baptisée *Vila Salazar* (Bourg Salazar)²¹. Le premier président du Conseil municipal de Matola est alors M Eugénio Castro Spranger et son successeur est M Abel Baptista (précédemment administrateur du Conseil), ce dernier instaure une politique qui encourage l'urbanisation du Conseil et c'est au cours des années 60 que Matola connaît un essor industriel. Entre 1963 et 1966, M Baptista incite l'amorce de la construction des quartiers résidentiels. Matola devient de fait, une zone urbaine résidentielle très recherchée par la bourgeoisie coloniale qui quitte Lourenço Marques pour s'y installer et ériger des grandes villas sur des grandes espaces. Sont également mis sur pied un cimetière de Matola, la résidence officielle du président du Conseil de Matola et le siège du Conseil. Par ailleurs, à l'initiative des organisations locales et des privés sont érigés des équipements sociaux, logements et infrastructures, tels sont une église (Igreja Paroquial de S. Gabriel), le cinéma S. Gabriel, des écoles primaires (Paola Isabel, Santa Maria, Dr. Rui Patrício et la Mission de Liquevela). Des écoles secondaires (de Matola, de Machava, industrielle de Matola) et un cinéma (cinéma 700) sont plus tard érigés. C'est également au cours des décennies de 60 et 70 que la politique coloniale crée à Matola de nouvelles zones d'extension urbain destinées aux classes ouvrières et aux fonctionnaires coloniaux. Des aides financières pour la construction d'une maison individuelle sont consenties et sont à l'origine de la création des nouveaux quartiers, tels sont Liberdade et Fomento.

Sur la zone industrielle sont installés des usines de ciment, céréaliers (*companhia industrial da Matola*), le complexe minier des Chemin de fer, celles de combustibles Shell Company et Caltex. L'accroissement des échanges entre Matola et Lourenço Marques conduit les autorités à instaurer le premier système de transport en commun (*Companhia de transportes de Moçambique*) pendulaire pour assurer le raccordement des deux agglomérations. Par ailleurs, interviennent une extension des industries depuis 1969 vers Machava, la création de nouveaux quartiers, tels que Fomento, Liberdade, Unidade D, E, et F, et la consolidation des quartiers Unidade B et C. Le maire Abel Baptista est remplacé en 1967 par M Fausto Leite de Matos.

urbains encore disponibles ainsi que sur les équipements urbains jusque-là fort insuffisants. En 1986, les migrants investissent les 3^{ème} et 5^{ème} districts dans le périmètre du *roseapolis*. Si dans le 1^{er} district, les familles comportent en moyenne quatre personnes, dans le 3^{ème} district elles comportent 11 personnes ou plus (source : *Final Report to USAID Mission : Peri-urban Baseline Research Results : Maputo*, Mozambique, octobre de 1991 ; Comissão Nacional do Plano, *Relatório sobre os resultados finais do inquérito às famílias na cidade de Maputo*, vol. 1, Setembro de 1993).

¹⁸ LAMY-GINER M-A., « Le port Mozambicain de Maputo à la reconquête de ses arrière-pays », *Annales de géographie*, Paris 2009/3 n° 667, p. 248. <http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2009-3-page-248.htm>. Consulté le 26 février 2013.

¹⁹ Le mot *Matola* trouve son origine dans le mot *Mtsolo* (en langue locale), traduit comme genou. Certains récits historiques font un rapprochement avec un chef de clan appelé *Maxaquene*. Au cours d'une expédition, une infirmité affecte son genou et lui impose de renoncer à son expédition et de se fixer sur cette zone. Des auteurs, entre autres A. Rita Ferreira (p. 109) réitèrent ces récits et citent Henry Philippe Junod.

²⁰ Decreto n° 39 858, du 20 octobre 1955 et par la Portaria n° 10 774 du 5 février 1955.

²¹ En hommage au président portugais du Conseil de ministres (professeur A. Oliveira Salazar). Portaria n° 21 181 du 20 avril 1968, Boletim Oficial n° 16 de 1968.



Matola



Titre	Matola : Premiers tracés d'occupation ordonnée en 1912		
Source	A.H.M.		
Fig. [VII.1]	Interprétation de l'auteur (T. Vales) sur la carte originale	Année : 2005	

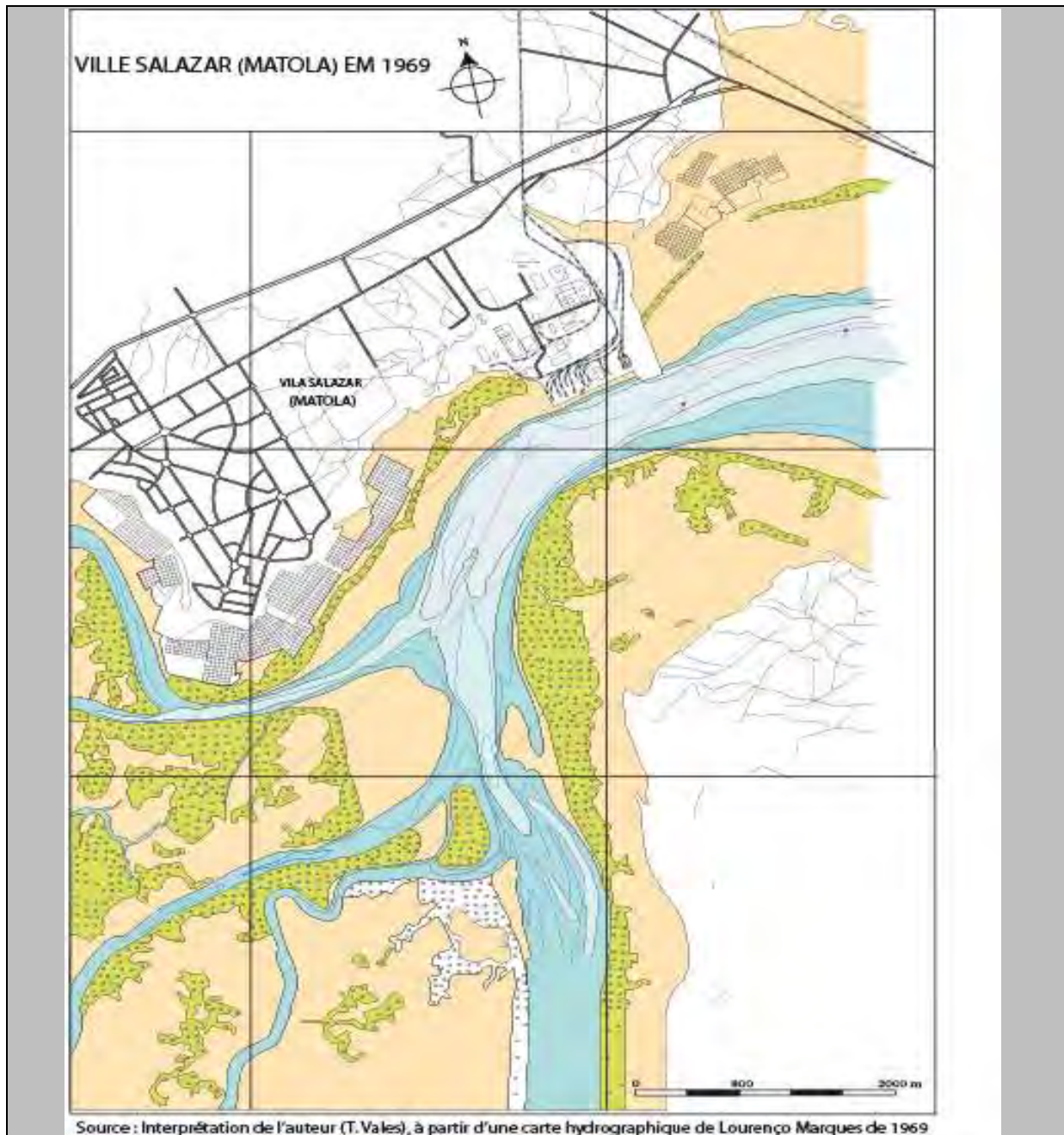


Fig. VII.12: Le bourg de Matola (Bourg Salazar en 1969)

Le 5 février 1972 le bourg de Matola passe à la catégorie de ville et la même année l'agrégat de Machava acquiert la catégorie de bourg²² et en 1973 des nouveaux quartiers sont créés pour ce bourg. Des quartiers périphériques (tels que Kongolote, Bunhiça, Cikwama) présentent des caractéristiques rurales et connaissent une densification graduelle. En 1974, lors de l'instauration au Mozambique du gouvernement de transition, un nouveau président (maire) est nommé à la tête du Conseil municipal et l'avènement de l'indépendance du pays est l'occasion de rebaptiser Ville de Matola. Si le système de fonctionnement ne change pas au cours de cette période, une attention particulière est accordée à l'instauration des services aux populations, tels sont les bornes fontaines.

Depuis 1976, Matola (tout comme la ville de Maputo) subit une forte pression démographique (cf. Fig. VII.13 ci-après) qui s'explique par un solde naturel mais surtout un solde migrant accentué, qui découle d'un exode rural engendré par les effets (l'insécurité et la paupérisation des campagnes) de la guerre civile. Les espaces urbains sont rapidement densifiés, en particulier les quartiers centraux de la ville. Aussi, un phénomène d'étalement urbain très rapide et une tendance lourde à la périurbanisation prennent naissance.

²² Portaria n° 83/75 du 5 février 1972.

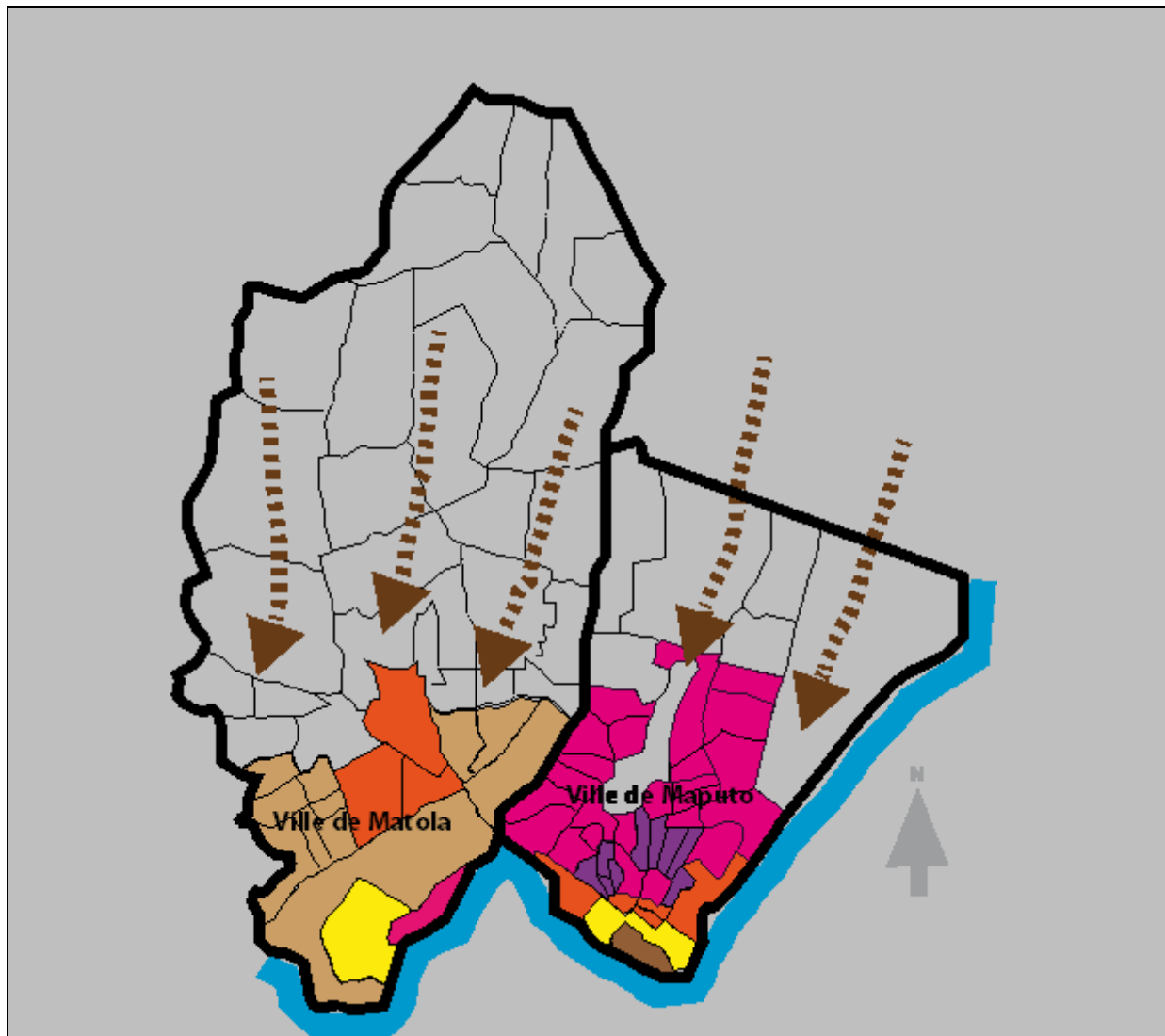


Fig. VII.13 : Exode rural et densification de Matola et Maputo Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

En 1980, Matola est annexée à la ville de Maputo²³ et perd ainsi son autonomie et freine le développement. Pour les porteurs de cette résolution, cette décision s'explique par la dépendance structurelle et fonctionnelle par rapport à la province de Maputo. En 1985, Matola retrouve son autonomie vis-à-vis de Maputo, grâce à l'instauration de la séparation administrative des deux conurbations. Matola présente une superficie de 375Km² (ou 360 km² selon le *Plano de estrutura* de 2010, dont 320 km² sont urbanisables et sont occupées 165 km². Les zones pour l'essentiel résidentielles abritent 678 000 habitants et occupent 145 km²).

Matola et Maputo, de par leur histoire, témoignent d'une interdépendance. Grâce à leur proximité géographique et à la continuité des deux espaces urbains elles représentent une même aire urbaine. Il n'y a pas une discontinuité entre les espaces urbains de ces deux villes et leurs périmètres sont limités par la vallée d'Infulene et sont marqués par le découpage administratif.

Une mise en perspective de deux conurbations et de l'aire métropolitaine (Maputo et Matola) par rapport à l'ensemble du pays montre qu'elle représente 31% de la population urbaine du pays. Cet espace urbain présente entre 1980 et 1997 une croissance moyenne annuelle de 3,8%. Elles sont (ensemble) le plus grand espace urbain du pays et sont la première et la deuxième villes du pays en dimension démographique.

²³ Resolução n° 5/80 de l'Assembleia Popular.

Périodes	Population Total Pays	Population Agglomération	Maputo		Matola	
			Population	Taux de croissance (en %)	Population	Taux de croissance (en %)
1940 – 1950*	?	?	74 000	2,1	?	?
1950 – 1960*	?	?	93 265	3,9	?	?
1960–1970**	?	?	181 864	-1,4	?	6,0
1970 – 1980	?	465 327	378 348	3,5	86 979	8,7
1980 – 1997	11 673 725	739 077	537 912	3,5	201 165	4,5
1997 – 2007	16 099 246	1 391 499	966 837	2,2	424 662	3,7
2007 - 2010	20 579 265	1 778 578	1 094 315	2,2	671 556	3,7
2010 - 2012	22 416 881	1 800 000	1 111 638	?	700 000	3,7

Fig. VII.14 : Evolution démographique des populations de Matola et Maputo

* correspond aux données du Conselho de Lourenço Marques. ** Conselho de Lourenço Marques et la zone urbaine de Matola. Source : INE, Plano de estrutura da cidade de Maputo 1985, Perfil Estatístico de Maputo 2010, INE Delegação de Maputo 2007 et des extrapolations effectuées par les soins de l'auteur.

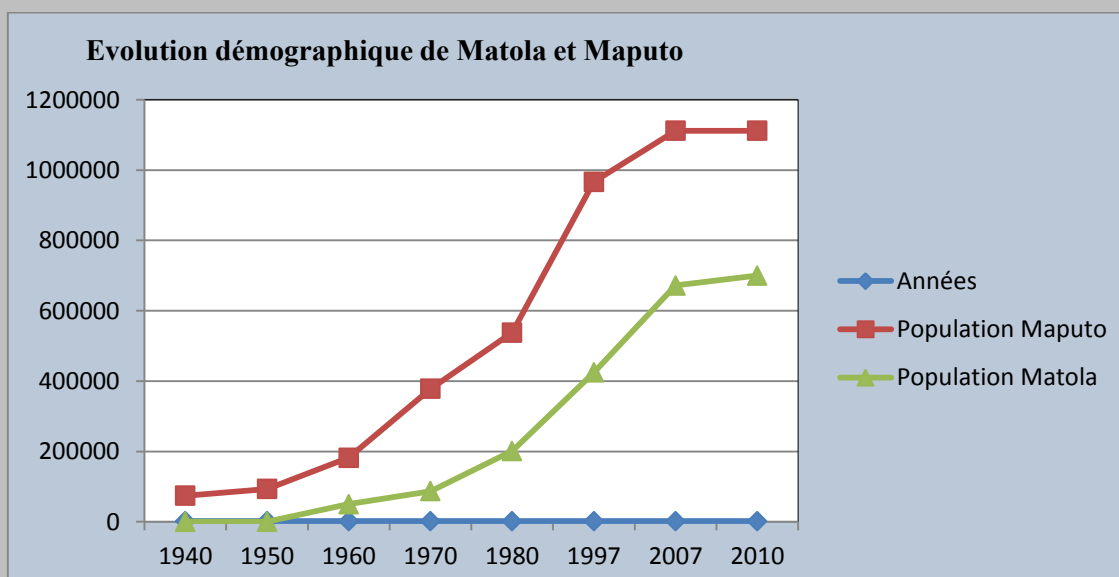


Fig. VII.15: Evolution démographique de Matola et Maputo. Source : interprétation de l'auteur (T. Vales).

Pour la période allant de 1980 à 1997, la ville de Maputo connaît une croissance moyenne annuelle d'habitants de 3,5% et Matola 4,5%. En effet, le tableau Fig. VII.14 ci-dessus mais aussi le graphique Fig. VII.15 montrent que depuis 1960 le taux de croissance de la ville de Matola est toujours supérieur à celui de la ville de Maputo, en particulier entre 1960 et 1980. Cela s'explique certes, par l'essor industriel que connaît Matola autour des années 60 et la création des zones urbaines résidentielles très convoitées par la bourgeoisie coloniale qui quitte Lourenço Marques et privilégie la construction des grandes villas sur des grands espaces à Matola. De plus, les décennies de 60 et 70 sont l'occasion pour la politique portugaise de créer à Matola de nouvelles zones d'extension urbaine pour les classes ouvrières des portugais mais aussi des cadres portugais (qui quittent L.M.) et accorde des aides financières pour la construction d'une maison individuelle. Aussi, la création de différents industries à Matola et Machava joue un rôle d'attraction et est à l'origine d'une immigration des populations mozambicains pour l'essentielle issues des milieux ruraux et des périphéries de Matola et de Maputo. Le départ des portugais de Lourenço Marques vers le Portugal constaté dans les années 60 et 70 contribue également à réduire le taux de croissance de Lourenço Marques.

La période qui suit l'indépendance du pays précipite le départ de portugais et les populations mozambicaines viennent s'installer en ville. Ce phénomène est plus important à Matola qu'à Maputo puisque dans la première il s'avère que beaucoup plus d'espace résidentiel sont abandonnés par les portugais et occupés ensuite par les mozambicains issus de différents couches de population. De surcroît, c'est au cours de cette

période que Matola subit une croissance de ses espaces urbains et elle joue un rôle de *tampon* pour Maputo vis-à-vis des populations migrantes.

Les décennies qui suivent témoignent d'une croissance de la ville à travers d'un développement soutenu des occupations spontanées et de la densification des tissus existants et cela conduit l'autorité de la ville à réfléchir sur des solutions pour maîtriser les extensions qui suivent à vive allure et sans aucun contrôle. En effet, si Matola est fondée sur la base d'abord d'un port maritime industriel, son essor est soutenu par un parc industriel qui contribue à la création d'une synergie du triptyque : action politique, développement économique et formes urbaines de la ville. Cette synergie est affectée par le contexte politique qui s'impose au lendemain de l'indépendance du pays. Les aléas de la croissance démographique, les incertitudes qui caractérisent l'économie de la ville, de surcroît la politique de l'annexion et désannexion des deux conurbations (Maputo et Matola), ne permet pas à Matola de se stabiliser ni d'instaurer une politique de la ville susceptible de redresser la situation et de parvenir à maîtriser les extensions. Suite à l'échec du *Plano de estrutura* de 1985 piloté par l'autorité centrale et conçu tel qu'une réponse aux problèmes des occupations désordonnées, la ville de Matola s'oriente alors vers l'instauration d'une opération d'adressage (grâce au concours du Département de la Seine-saint Denis, dans le cadre d'une coopération décentralisée) sur l'ensemble de son nouveau périmètre. Un nouveau document d'urbanisme pour la ville de Matola est mis à l'étude en 1999-2010 (*Plano de estrutura urbana da cidade da Matola*) par l'école d'architecture (Faculdade de Arquitectura/UEM). Ce plano préconise l'intégration de la ville dans l'*aire métropolitaine* (cette dernière n'existe sous aucune base légale) et d'en faire le centre multifonctionnel métropolitain, la zone résidentielle d'excellence, le centre pour le tourisme, le sport et culture, la réserve agricole métropolitaine. Ce *Plano* s'attache à effectuer des diagnostics dans les différents domaines sectoriels et à fixer, entre autres, des normes de densités, et il laisse à l'initiative de la ville l'élaboration de plans de détail ou parcellaires (plan masse). En fin, ce plan à l'instar des plans de la deuxième génération (des années 60-70 mis à l'étude pour L.M.) ne dépasse pas la phase de diagnostic et n'arrive pas à la phase de projet.

Les effets de ce *Plano* sur la ville sont encore invisibles et il risque de rester un pur exercice intellectuel sans aucun impact sur la ville. Si l'autorité de la ville ne parvient pas à instaurer une politique de la ville, à instaurer un document d'urbanisme et à maîtriser les extensions, la stabilité politique du pays permet un essor économique (7% annuel national selon les différentes sources nationales et internationales), la localisation géographique stratégique de Matola à proximité du port industriel et la disponibilité de Matola en espace, conduit les industries à s'installer dans le périmètre, Matola est devenue la première ville industrielle du pays en chiffre d'affaires.

En 1999, Matola bénéficie de la mise à l'étude d'un nouveau document d'urbanisme, conçu au profit des deux conurbations et il est dénommé *Plano de estrutura da área metropolitana de Maputo*. Ce document ne fait pas l'objet d'approbation par l'autorité de la ville de Maputo mais la Ville Matola l'approuve.

3- Les réticences de l'Etat socialiste à l'égard de la ville

A l'instar de nombreux Etats africains au lendemain de leur indépendance, le Mozambique adopte un modèle dit *socialiste*. Quelle forme ce modèle prend-il et comment est-il transposé sur la réalité des villes du Mozambique, en particulier celle de Maputo ? Comment le Frelimo perçoit-il la ville ? Comment le régime dit *socialiste* façonne-t-il le visage de la ville et contribue-t-il à l'état d'explosion urbaine de la ville contemporaine ? A travers les réponses à ces questions, je cherche à démontrer le lien étroit entre les choix politiques du pouvoir central et les bouleversements des formes de la ville et du cadre de vie.

En février 1977, se tient le III^{ème} Congrès du Frelimo qui fait part de son adhésion au marxisme-léninisme et au dit *centralisme démocratique*²⁴. Le parti entend mettre en place une

²⁴ « La construction du socialisme exige la direction centralisée et planifiée de l'économie par l'Etat et la gestion planifiée est un de ses traits primordiaux. ». Troisième Congrès du Frelimo 3-7 février 1977 - Rapport du Comité Central, 111p., Paris, L'Harmattan, s.d., p. 80.

organisation et un fonctionnement centralisés de l'Etat. Le pays est depuis, et pendant au moins une décennie, géré par ces principes d'organisation et toutes les structures politiques et administratives sont façonnées de la sorte. En matière de planification, est privilégiée une planification centralisée des différents secteurs de l'économie. Les villes se sont ressenties de cette politique, car l'attribution des moyens et l'adoption des textes fondamentaux privilégient, après le politique, des objectifs économiques tels que le secteur industriel, les grandes infrastructures, l'agriculture commerciale mécanisée. Le pouvoir central perçoit la ville comme un espace de consommation, un espace parasite qui ne produit pas et ne se conforme pas à l'austérité. Le Parti-Etat, après avoir limité le rôle du secteur privé, « *remet la ville à sa place* ». Pour l'Etat, une nouvelle société est à construire et cela passe par la construction de l'« *homme nouveau* » (épuration des éléments d'origine bourgeoise, égalisation des individus) et il ne manque pas de dresser des reproches acerbes à la fois à l'encontre de l'homme rural (à cause de son attachement aux croyances, aux coutumes traditionnelles, aux chefs coutumiers) et de l'homme urbain (considéré porteur d'acculturation étrangère). Les actions alors menées privilégient l'éducation de la population urbaine (d'origine rurale) et la formation de la classe ouvrière, « *source du progrès et de la transformation sociale* ». Pourtant, le parti développe une aversion particulière à l'égard de la ville.

- a-** la campagne se voit accordée une place particulière dans les objectifs du parti : des programmes de réformes à grande échelle par le biais de la socialisation de la production et de la commercialisation agricole, l'étatisation des exploitations, la création des villages communautaires ;
- b-** la ville quant à elle, sa programmation et ses enjeux ne sont pas d'actualité pour le Parti²⁵, il la perçoit moins comme productrice que comme consommatrice et par ce biais, génératrice de difficultés (autant de gens à nourrir et à loger), d'où la volonté de réduire le nombre d'habitants présents en ville.

Malgré tout, il propose d'apporter un encadrement technique aux habitants à travers des coopératives de logements et le crédit à l'habitation (l'Etat a récupéré des terrains à construire et a pris le contrôle de sociétés de crédits et des compagnies de construction). Il préconise, spécifiquement pour les centres urbains, la mise en place de documents d'urbanisme, le suivi de leur mise en œuvre et leur mise à jour systématique. Suite à la mise en application de ces mesures définies par l'Etat voici le bilan cinq ans après l'indépendance.

Type d'habitat en fonction	Nombre de familles	%
----------------------------	--------------------	---

²⁵ Les textes produits par le Parti lors de la tenue des différents Congrès n'accordent qu'une moindre importance aux questions urbaines et des villes. Le Parti affirme que l'Etat n'a pas de ressources pour venir en aide aux besoins en logements et laisse à l'initiative des populations la création de logements par leurs propres moyens.

des matériaux		
Pays : tous matériaux confondus	2 712 439	100
Habitat en dur (ciment ou brique)		8,3
Habitat en bois et zinc		2,3
Habitat en brique et terre cuite		9
Paillotes de roseau et pieux de bois		14,1
Torchis		63,4

Fig. VII.16 : **Nombre de familles par type d'habitat en 1980**. Source : Conselho Coordenador do Recenseamento - « *Habitação e condições de vida da população* », 1980.

Plus de la moitié (63,4%) des familles n'a pas toujours accès à un logement digne et habite dans des habitations en torchis. Cette situation de mal logement est plus criante à la campagne qu'en ville.

	En ville	A la campagne
Habitat en dur	37,8%	3,9%

Fig. VII.17 : **Population habitant dans des logements en dur**. Source : Recensement de 1980.

* * *

Le choix du système politique et le type de mesures mises en place par l'Etat ont des répercussions sur le développement du pays et des villes. Le *socialisme* et le *centralisme démocratique* centralisent le pouvoir dans les mains de l'Etat et de ses structures déconcentrées comme les Conseils Exécutifs de ville, et obère ainsi tout développement de l'initiative privée en matière de création de logements par exemple. Par ailleurs, l'essai de la communautarisation des quartiers des villes ne permet ni le renforcement d'une cohésion sociale ni la réduction des inégalités. La création des petits lotissements en l'absence de toute logique d'ensemble témoigne de l'absence d'une conception et vision globales de la ville. De plus, l'aversion de la ville manifestée par l'Etat ne lui permet pas de suivre l'évolution des villes et de maîtriser leur croissance, d'où l'état d'explosion urbaine observée à Maputo. L'exacerbation des difficultés conduit par la suite l'Etat à formuler des préconisations pour les villes même si celles-ci apparaissent à l'évidence plus comme une *lettre d'intention* que comme une véritable stratégie pour le développement de la ville. Cette suite de difficultés est concomitante avec les stratégies économiques expérimentées par l'Etat et cela ne peut être dissocié des choix politiques.

4- La nouvelle organisation de l'économie et ses conséquences

La première décennie qui suit l'indépendance du pays voit venir à l'ordre du jour le démantèlement des systèmes privés existants, l'étatisation des grandes industries et des entreprises productives, dans l'espoir de faire progresser la productivité nationale. Par ailleurs, est lancée la communautarisation des terres agricoles et des exploitations. Ces mesures se heurtent par la suite aux difficultés consécutives au conflit armé et à l'exode rural.

4.1- Une baisse de la production nationale

Au-delà d'une volonté de démanteler la « *machine productive portugaise* », il est à remarquer le manque de tout encouragement à la création de coopératives ouvrières urbaines de production industrielle. Les coopératives de production ne sont encouragées qu'à la campagne, ainsi que dans les franges vertes aux alentours des villes. En ville, ne sont promues que les coopératives de consommation. Par ailleurs, les exportations sont au ralenti voire en régression et n'arrivent plus à couvrir les importations, à défaut d'une production nationale soutenue. De plus, l'économie familiale n'est pas privilégiée en tant que source de revenu et l'Etat s'oriente vers la communautarisation des campagnes. Ces éléments conduisent le pays à un état d'« insolvabilité ». Si au départ deux solutions sont envisagées (augmenter la production nationale en denrées alimentaires ou alors augmenter les importations), l'Etat privilégie le renouveau de la production agricole nationale (par le biais de programmes de socialisation des campagnes, l'instauration des villages communautaires²⁶) et ce n'est que suite à l'échec de cette stratégie que l'Etat s'oriente vers l'augmentation des importations. Aussi, entre 1975 et 1986, l'on assiste à une constante dégradation de la couverture des importations par les exportations qui passe de 47 à 17%.

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
46,99	49,94	45,49	31,07	44,74	35,09	35,05	27,41	20,67	20,67	?	17,10

Fig. VII.18: **Taux de couverture des importations par les exportations** Source : RPM, Comissão nacional do Plano, *Informação Estatística 1985*, Maputo, mai 1986, p. 29, cité par CAHEN M., *Mozambique : La révolution implosée. Etude sur 12 ans d'indépendance (1975-1987)*, Paris, L'Harmattan, p. 23.

Les différents secteurs d'activités connaissent une phase de décroissance année après année. Le produit de l'industrie est par exemple divisé par trois en dix ans. La production brute de ce secteur (cf. tableau ci-après), passe de 33 milliards en 1983 à 14 milliards en 1985.

Année	Valeur (en contos*)	Indice
1975	28 029 909	100,00
1976	27 453 154	97,94

²⁶ Ministério da Agricultura, *Contribuição para o programa de cooperativização do campo*, Maputo, Abril de 1982, 66 p.

1977	28 385 123	101,26
1978	30 763 885	109,75
1979	29 150 653	103,99
1980	32 569 834	116,19
1981	33 633 680	119,99
1982	29 011 757	103,50
1983	23 240 937	82,91
1984	17 993 716	64,19
1985	14 346 017	51,18

Fig. VII.19: **Production brute industrielle à prix constants 1980*** Contos au niveau de la monnaie en portugais est l'équivalent à 000. (T. Vales). Source : RPM, Comissão Nacional do Plano, *Informação Estatística*, op. cit. p. 42, cit. par CAHEN M., op. cite p. 25.

La construction, le commerce et les services et l'agriculture connaissent des baisses comprises entre 12 et 26%. La production agricole connaît une chute vertigineuse : la récolte de coton passe de 73 000 tonnes en 1981 à 5 000 tonnes en 1986 ; celle de noix de cajou de 80 000 tonnes en 1981 à 30 000 tonnes en 1985. Les mesures adoptées par le parti-Etat à l'égard des paysans sont, entre autres, à l'origine de résultats si médiocres²⁷.

Secteurs D'activités	1975	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Agriculture	100*	110,46	108,44	104,64	79,45	78,70	77,31
Industrie	100	103,56	103,76	87,26	68,02	51,42	39,80
Construction	100**	106,76	101,63	103,24	102,65	90,02	83,81
Transports / Communication	100	79,78	85,53	76,85	59,55	44,83	38,54
Commerce et autres	100	95,42	91,19	88,86	82,10	84,36	77,95
Total*	100	102,27	101,85	92,99	74,05	64,87	58,18

Fig. VII.20: **Produit social global par habitant à prix constants de 1980**

* Les indices agricoles et les totaux sont optimistes jusqu'en 1982, car la production d'autosubsistance (non commercialisée et non monétarisée) connaît une croissance de 1975 à 1982.

** Cet indice s'avère très soutenu et il s'explique probablement par les travaux de long terme, comme les barrages, qui ne sont pas affectés par le conflit armé ou la prolifération des villages communaux à but politique et militaire.

Source : RPM, Comissão nacional do Plano, *Informação Estatística* 1985, Maputo, mai 1986, p. 27, cité par CAHEN M., *Mozambique: La révolution implosée. Etude sur 12 ans d'indépendance (1975-1987)*, Paris, L'Harmattan, 1987, p. 23.

L'économie du Mozambique est par ailleurs tributaire des revenus portuaire et ferroviaire et là aussi il s'avère qu'en six ans (1975-1981) le trafic ferroviaire est divisé par cinq, et entre 1975 et 1985 le trafic portuaire connaît le même sort avec une division par trois.

Années	Trafic ferroviaire	Trafic portuaire
--------	--------------------	------------------

²⁷ Selon M Gazpar Zimba (gouverneur [?] d'une province du nord du pays) cité par M. Cahen, il n'appartient pas aux paysans de décider des cultures et cela relève des orientations émanant de l'Etat : « ...la campagne agricole qui s'annonce , chaque famille paysanne de la province [...] devra avoir préparé quatre hectares de terrain pour semer obligatoirement du coton, de la noix de cajou, du maïs, du manioc, de l'arachide, des haricots et du mapira... ». op. cit. p. 65.

1975	13 390,2	14 875,4
1976	10 265,2	11 891,3
1977	9 125,7	10 649,9
1978	8 649,9	10 142,9
1979	8 879,6	10 938,6
1980	7 546,9	9 914,7
1981	7 766,7	9 035,3
1982	6 742,2	8 992,9
1983	4 366,2	6 556,0
1984	3 698,6	5 178,2
1985	2 899,5	4 537,4

Fig. VII.21: **Evolution des transports de marchandises** (en milliers de tonnes). Source : idem, p. 49. op. cit. p. 25.

Si l'ensemble de ces facteurs contribue à obérer le développement de l'économie du pays, l'inflation, quant à elle, est très élevée et le *Metical* (la nouvelle monnaie nationale) est émise à profusion dans l'espoir de combler les déficits du budget de l'Etat. Entre 1980 et 1985, les crédits à l'économie sont multipliés par 2 et les crédits intérieurs au gouvernement sont multipliés par 17. Ces mesures ne parviennent pas pour autant à éviter que le *Metical* subisse une dévaluation. La monnaie en circulation passe de 9 137 à 28 300 millions, de même que les dépôts à ordre (23 525 vers 65 067 millions). De 1980 à 1985, l'indice des prix passe de 100 à 261.

Année	Indice des prix
1980	100
1983	155
1984	202
1985	261

Fig. VII.22: **Indice des prix**. Source : Comissão Nacional do Plano, op. cit p. 34.

* * *

Dix années après l'indépendance et compte-tenu des résultats économiques obtenus, il s'avère à l'évidence que les choix de politiques économiques privilégiées par le nouvel Etat et les mesures prises se révèlent inefficaces. Le démantèlement de l'économie coloniale, l'étatisation de l'industrie et la collectivisation agricole ne permettent pas, nous l'avons vu, de faire progresser la productivité. Le conflit armé et l'exode rural qui en découle, contribuent à accentuer la déstructuration de l'économie nationale. Et cette transition politico-économique, comment est-elle vécue, quels impacts et comment se manifeste-elle au niveau des villes, en particulier de Maputo ?

4.2- Les aléas de la transition socialiste pour la ville

Le gouvernement (de transition formé 1974) trouve une capitale organisée autour de son port et son secteur tertiaire. Les activités industrielles et artisanales, quand elles existent, sont destinées à la consommation de la population européenne. Cette économie offre des possibilités d'emplois limitées pour la population indigène qui travaille pour l'essentiel comme dockers ou employés de maison. Malgré cette inégalité dans la répartition des richesses, la situation des couches populaires apparaît à la veille de l'indépendance plus favorable à Lourenço Marques que dans le reste du pays.

4.2.1- Le contrôle de l'économie par l'Etat

a- Contrôle partiel de la production et déclin de l'industrie

Dans l'enchaînement de difficultés économiques que subit le Mozambique, la dynamique de l'activité du port et de l'industrie ne fait pas exception. En effet, la volonté de l'ancienne colonie de se détacher de la puissance coloniale aboutit à freiner les exportations comme les importations, ce qui induit, entre 1974 et 1977, une perte de 30% du total des marchandises qui transitent à travers le port de Maputo. Cette chute de l'activité portuaire a des conséquences négatives sur l'industrie locale, difficultés renforcées par les nationalisations. Le nouveau gouvernement mozambicain mène une politique d'étatisation partielle qui s'applique en premier lieu en direction des entreprises abandonnées par les portugais contraints à quitter l'ancienne colonie. Au bout de quelques années, le nombre d'entreprises de production baisse de plus de la moitié et dans la plupart des secteurs, le secteur privé devient minoritaire. Dans les secteurs jugés stratégiques par le gouvernement pour la « reconstruction » du pays, par exemple la construction et la métallurgie de base, tous les établissements sont nationalisés.

Entreprises	Existant en 1973	Etatisées	Fermées	Restant privées	Existant en 1978
Produits alimentaires	93	15	60	18	33
Textile	90	19	61	10	29
Bois	82	21	55	6	27
Chimie dérivée du pétrole	50	12	29	9	21
Produits minéraux non métalliques	19	1	8	10	11
Produits métalliques et machines	93	41	49	3	44
Métallurgie de base	4	4	-	-	4
Papier	37	6	4	27	33
Construction	7	7	-	-	7
Autres	6	2	4	-	2
Total	481	128	270	83	211

Fig. VII.23: **Evolution du nombre d'entreprises à Maputo**. Source : MENDES M-C, op. cité, p. 469.

b- Réorganisation des réseaux commerciaux

Le gouvernement décide d'assumer le contrôle et privilégie ainsi une réorganisation de ce secteur d'activité : création d'une direction nationale chargée du contrôle des produits, depuis la production ou l'importation jusqu'à la consommation. L'Etat prend le contrôle des établissements de vente des denrées alimentaires de base notamment des supermarchés - Maputo en compte huit - pour en faire des *magasins du peuple* (*lojas do povo* en portugais). En ce qui concerne les plus petits commerces, l'étatisation est partielle : la gestion des établissements abandonnés par leur patron est confiée soit aux employés soit à des indiens qui rachètent les fonds de commerce. Dans le périmètre de l'*urbs lapidum*, la plupart des petits établissements restent gérés par les indiens. Dans le *roseaupolis*, l'étatisation partielle aboutit à une réduction du nombre de *cantinas* qui sont de petites boutiques, jusque-là tenues par des portugais et qui assuraient une fonction d'approvisionnement de proximité.

Quartiers	<i>Cantinas en service en</i> 1973	<i>Cantinas fermées en</i> 1976	<i>Cantinas en service en</i> 1978
Munhuana	99	8	91
Chamanculo	99	30	69
Chinhambanine	28	2	26
Jardin	101	5	96
Infulene	22	11	11
Laulane	10	3	7
Tlhabane	93	7	86
Xipamanine	134	12	122
Malhangalene	51	13	38
Lagoas	34	30	4
Mahotas	29	3	26
Benfica	51	9	42
Total	751	133	618

Fig. VII.24: **Répartition du commerce existant dans le « roseaupolis »**. Source : MENDES M-C, *Maputo, Antes da Independência: Geografia de uma cidade colonial*, Lisboa, I.I.C.T., 1985, p. 468.

Le nombre de *cantinas* dans le *roseaupolis* passe, entre 1973 et 1978, de 751 à 618, soit une perte de 17,7%, et ce dans un contexte de forte augmentation de la population. Les quartiers le plus touchés par la fermeture sont Chamanculo et Lagoas (qui perdent chacun 30 *cantinas*). Le quartier de Xipamanine, qui constitue la première et la plus ancienne centralité économique du *roseaupolis*, voit lui aussi son nombre de *cantinas* passer entre 1973 et 1978 de 134 à 122. Cette

destructuration de l'armature commerciale des quartiers périphérique est compensée en partie par l'installation par les autorités municipales de cinq marchés dans les quartiers les plus peuplés et par l'émergence d'un commerce informel tenu notamment par des chômeurs qui, après une longue attente dans les queues devant les magasins officiels, revendent avec un petit bénéfice les quelques denrées alimentaires (farine, sucre, riz) qu'ils ont acheté.

4.2.2- Les conséquences sur l'emploi

Les fonctions générales de la ville et sa structure économique gardent encore les caractéristiques de l'époque de l'occupation portugaise. Maputo joue un rôle fondamental dans le système régional de transports en particulier avec les chemins de fer et le port, bien que ces deniers connaissent une sous-utilisation au cours de la décennie à l'œuvre, consécutifs à des problèmes politico-stratégiques. Maputo joue aussi un rôle principal en tant que centre dans l'administration du pays. Comment ces fonctions s'articulent-elles avec les autres secteurs d'activités que sont l'industrie ou les services à la population ? Quelles sont les conséquences de la réorganisation économique engagée par le gouvernement sur l'emploi ?

Secteurs d'activités	Nombre absolu	%
Agriculture	3 588	2,3
Industrie	31 747	19,9
Construction	5 464	3,4
Transports	22 437	14,0
Commerce	11 461	7,2
Administration	12 210	7,6
Tourisme	5 665	3,5
Artisanat	9 260	5,8
Services	18 942	11,8
Chômeurs et sous-employés	39 191	24,5
Total	159 965	100,0

Fig. VII.25: Les activités des chefs de famille. Source : Ministério de obras Publicas e Habitação, 1980.

Une enquête réalisée en 1980 par le Ministère des travaux publics et de l'habitat montre des éléments de permanence entre la situation coloniale et post coloniale. Un nombre élevé de chefs de famille n'a pas d'emploi ou exerce une activité précaire à temps partiel. La catégorie *chômeurs ou sous-employés* (24,5% du total des actifs) regroupe cet ensemble de chefs de famille et comprend les nombreux employés de maison dont le gouvernement socialiste cherche à plusieurs reprises à masquer l'existence. Le deuxième élément de continuité est la domination du secteur tertiaire qui continue à fournir près de la moitié des emplois. L'industrie avec 19% des

actifs constitue par contre le secteur où le nombre absolu de travailleurs est le plus élevé. Le secteur des transports qui recouvre notamment les activités du port n'emploie que 14% des chefs de famille.

Des estimations fixent à 370 000 le nombre total de travailleurs en 1980 à Maputo, dont 170 000 femmes (46%). Le nombre total de chefs de famille est de 159 965, dont 25% de femmes. Le nombre moyen de travailleurs par ménage peut être établi à 2,3. Si l'on retient un taux de chômage de chefs de famille de 25% (Cf. tableau plus haut), on peut estimer à 9 700 le nombre de chômeuses parmi les chefs de famille. A ces femmes sont plutôt réservées le travail de domestique et la petite agriculture familiale. Si les secteurs formels de l'économie connaissent un taux élevé de chômage, nous l'avons vu, le secteur informel ne fait pas exception et il concerne pour l'essentiel l'artisanat, les petits travaux d'entretien, le petit commerce et la manutention. Face à une demande d'emploi croissante (autour de 25 000²⁸ nouvelles demandes par an), la structure économique de la ville est de plus en plus dominée par les activités informelles, qui revêtent une importance fondamentale au niveau des structures sociales et jouent un rôle déterminant dans la croissance physique et la construction de la ville.

Cette analyse est confirmée par des données qui permettent de comparer la structure de la population active par secteur économique, dans la ville de Maputo et ses zones « d'influence » et dans les autres provinces du pays. Contrairement à Maputo, où elle n'emploie que 7,8% des actifs, l'agriculture constitue la base de l'économie de toutes les provinces de Maputo (67,4%)²⁹, Gaza (79,7%) et Inhambane (86,6%).

	Agriculture Elevage	Pêche	Mines	Industrie et Energie	Bâtiment Travaux Public	Transport et Communication	Commerce	Education/ Santé	Administration	Employés de maison	Autres	Total
Province d'Inhambane	86,6	1,4	2,4	2,4	0,6	0,7	1,2	0,7	0,6	1,8	1,6	100
Province de Gaza	79,7	0,3	6,0	2,8	1,0	0,9	1,7	0,9	0,9	3,5	2,3	100

²⁸ « Plano de Estrutura da Cidade de Maputo », Instituto Nacional de Planeamento Fisico et Conselho Executivo da Cidade de Maputo, Março de 1985, p. 22.

²⁹ La province de Maputo compte une vingtaine d'entreprises agricoles de l'Etat qui n'utilisent que 5% de l'aire cultivée, soit 6 000 à 7 000 ha. Le secteur coopératif possède 70 unités qui utilisent 3% de l'aire cultivée, soit 2 500 à 3 000 ha. Le secteur entrepreneurial privé utilise 5% de l'aire cultivée, soit 6 000 à 7 000 ha. Le secteur familial est le plus important et compte 100 000 familles et utilise près de 84% de l'aire cultivée, soit 100 000 à 150 000 ha. La production de ce secteur est destinée pour l'essentielle à l'auto consommation.

Province de Maputo	67,4	1,0	6,2	5,9	0,9	1,8	2,1	0,8	1,0	10,7	2,2	100
Ville de Maputo	7,8	0,8	0,7	18,9	2,2	7,5	9,8	3,2	7,2	32,5	9,4	100
Pays Total	80,1	1,0	1,3	4,7	0,7	1,3	1,9	0,8	1,0	4,8	2,4	100

Fig. VII.26: **Population active par secteur économique en 1980 (en %)**. Source : Recensement de 1980.

Le principal secteur d'emploi à Maputo est constitué par le travail *domestique* avec 32,5% des actifs. Suivent l'*industrie et l'énergie* (18,9%), puis le *commerce* (9,8%) et enfin l'administration (7,2%). Il est à noter que la priorité du gouvernement accordé au logement, à l'éducation et à la santé ne se traduit pas par des hausses d'emplois dans ces secteurs.

* * *

Les décisions prises par le gouvernement socialiste après l'indépendance sont motivées par une volonté de reconstruire l'économie du pays et de donner la priorité aux secteurs de l'approvisionnement alimentaire, du logement, de l'éducation et de la santé, car ils doivent permettre de répondre aux besoins de base de la population. Bien qu'il faille être prudent dans l'interprétation de séries statistiques bien souvent fragmentaires, il semble bien que les objectifs en la matière sont loin d'être acquis. En ce qui concerne Maputo, une continuité semble prévaloir dans la structure de l'emploi entre la situation coloniale et la situation post coloniale : malgré une baisse du trafic portuaire, Maputo reste une ville tertiaire où un tiers des actifs sont des employés de maison et où le secteur informel prend une place croissante. L'emploi ne décolle pas dans les secteurs de la construction, de l'éducation et de la santé ; les petites cantines privées et le commerce informel continuent à jouer un rôle d'importance dans l'approvisionnement des populations urbaines.

5- L'instauration des nouveaux documents d'urbanisme et les effets sur le tissu urbain

Au lendemain de l'indépendance du pays, l'urbanisme n'est pas à l'ordre du jour, et l'absence de politique urbaine, et d'instruments de planification et d'orientation de l'usage du sol ouvre la voie aux nouvelles extensions informelles, en particulier en zones périurbaines. La population urbaine, pour l'essentiel, réside dans des zones dépourvues d'équipements sociaux et d'infrastructures de base, dans des habitations précaires, sans garantie de possession de la terre qu'elles occupent. C'est dans ce contexte que l'Etat est conduit à réfléchir sur la ville, et se lance alors dans des interventions urbaines localisées et à petites échelles dans l'espoir d'en échafauder une politique urbaine.

Dès les premières années qui suivent l'indépendance du pays, l'urbanisme ne constitue pas véritablement la préoccupation première ni pour le nouvel Etat ni pour les nouvelles structures déconcentrées de l'Etat. En l'absence de politique urbaine et d'une réflexion sur la ville, les nouvelles extensions informelles sont livrées à elles-mêmes. Les autorités locales n'ont pas une vision globale et expérimentent des interventions à l'échelle du pâté de maisons voire du quartier, mais l'émiettement de ces initiatives empêche leur reproductibilité à l'échelle de la ville.

5.1- Les interventions dans la *Roseaupolis*

La croissance non planifiée des zones périurbaines de la ville de Maputo est exacerbée par l'absence d'instruments de planification et d'orientation de l'usage du sol. La population urbaine, pour l'essentiel, réside dans des zones dépourvues d'équipements sociaux et d'infrastructures de base, dans des habitations précaires, sans garantie de possession de la terre qu'elles occupent. En 1980, les quartiers informels constituent 50% du total de la surface résidentielle, alors que la population qui y habite est estimée à 50% de la population urbaine. L'Etat à travers les initiatives à mener dans les quartiers de la *Roseaupolis* par le biais des projets d'intervention, essaie de contrer la consolidation des occupations spontanées. Une interdiction est même lancée contre la construction de maisons en matériaux en dur en attendant la mise en place d'un document d'urbanisme et l'absence de ce dernier va de pair avec la volonté des populations d'asseoir des droits à la ville jusque-là parcimonieusement reconnus. Les constructions permanentes en dur dans les zones spontanées sur le périmètre de la *Roseaupolis* ne cessent de croître et le gouvernement privilégie alors la mise en œuvre d'une opération de restructuration du quartier pour éviter d'avoir à faire plus tard des démolitions.

5.2- L'exemple de deux quartiers postcoloniaux

A la suite de l'indépendance et avec l'exode rural la pression sur la ville, en particulier en matière de demande de terrains à construire se voit accentuée. Les initiatives de la nouvelle autorité de la Ville conduisent à la création des lotissements périphériques, tels sont les quartiers 3 de Fevereiro à sud-est de la *Roseaupolis* et Mahotas au nord de la ville.

5.2.1- Le quartier 3 de *Fevereiro* :

Le quartier 3 de *Fevereiro* est créé *ex nihilo* pour l'essentiel de son périmètre. Le choix de la Ville conduit à mettre en place une maille orthogonale régulière, qui apparaît en continuité de la maille du centre-ville. La maille inscrite à 3 de Fevereiro, si elle dénote un retour aux modèles

instaurés en centre-ville, marque aussi une rupture vis-à-vis des trames modernistes préconisées par J. Azevedo dans le *Plano director* de 1968 pour l'extension de la ville, où ce dernier privilégie entre autres une maille très distendue.

L'approche diachronique de ce quartier permet de comprendre la genèse des différents systèmes qui constituent le *Roseaupolis* et à travers la déconstruction du fond du plan par des représentations thématiques permet de mettre sur pied une analyse synchronique, à même de mieux discerner les problèmes.

a) *Tracé des Voies* (cf. Fig. [VII.2] et Fig. [VII.3]) : l'agregat 3 de *Fevereiro* est structuré par l'avenue Julius Nyerere, un axe orienté nord-sud, qui raccorde le sud au nord de la ville et ensuite au nord du pays. Sont aussi tracés des voies perpendiculaires à cet axe structurant, qui laisse esquisser la maille orthogonale. Les voies suivent une certaine hiérarchie. Deux cas de figure sont présents, d'une part une parfaite maille orthogonale (qui découle d'un lotissement *à priori*) et d'autre part, une topologie qui s'approche d'une maille orthogonale déformée (le résultat d'un lotissement *à posteriori*).

Aucun *espace public* n'est pas aménagé et le quartier se présente tel un simple lotissement foncier, plutôt que comme programme d'urbanisation qui comprend l'ensemble des espaces publics et des équipements publics.

Les îlots immédiatement adjacents à l'axe structurant sont irréguliers et laissent deviner des préexistences, des occupations précédant le lotissement. En revanche, les îlots plus à l'est font preuve d'une intervention *à priori*, donc des îlots produits par le découpage d'un foncier en friche. Ces îlots découlent d'un ensemble de parcelles rendus solidaires et prennent leur sens dans la relation dialectique avec le maillage des voies. Ils sont rectangulaires ou carrés. Leur régularité permet une continuité et une bonne desserte des îlots. Une lecture dans les deux directions nous permet d'appréhender les dimensions de 50m de côté approximativement, et l'angle induit de deux axes perpendiculaires présentent une grande antinodalité.



Fig. [VII.2]

Un des nouveaux lotissements : La Grille régulière à 3 de Fevereiro

Source

Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond google earth

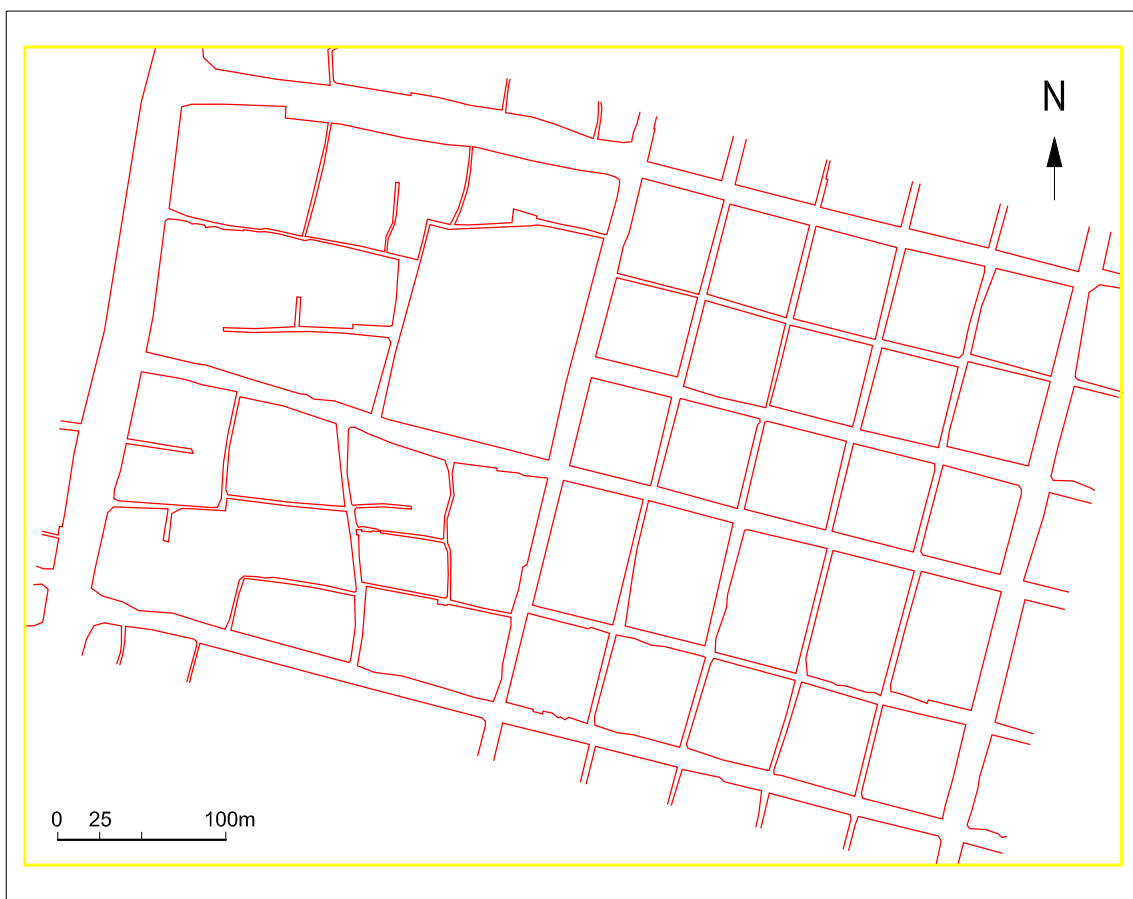
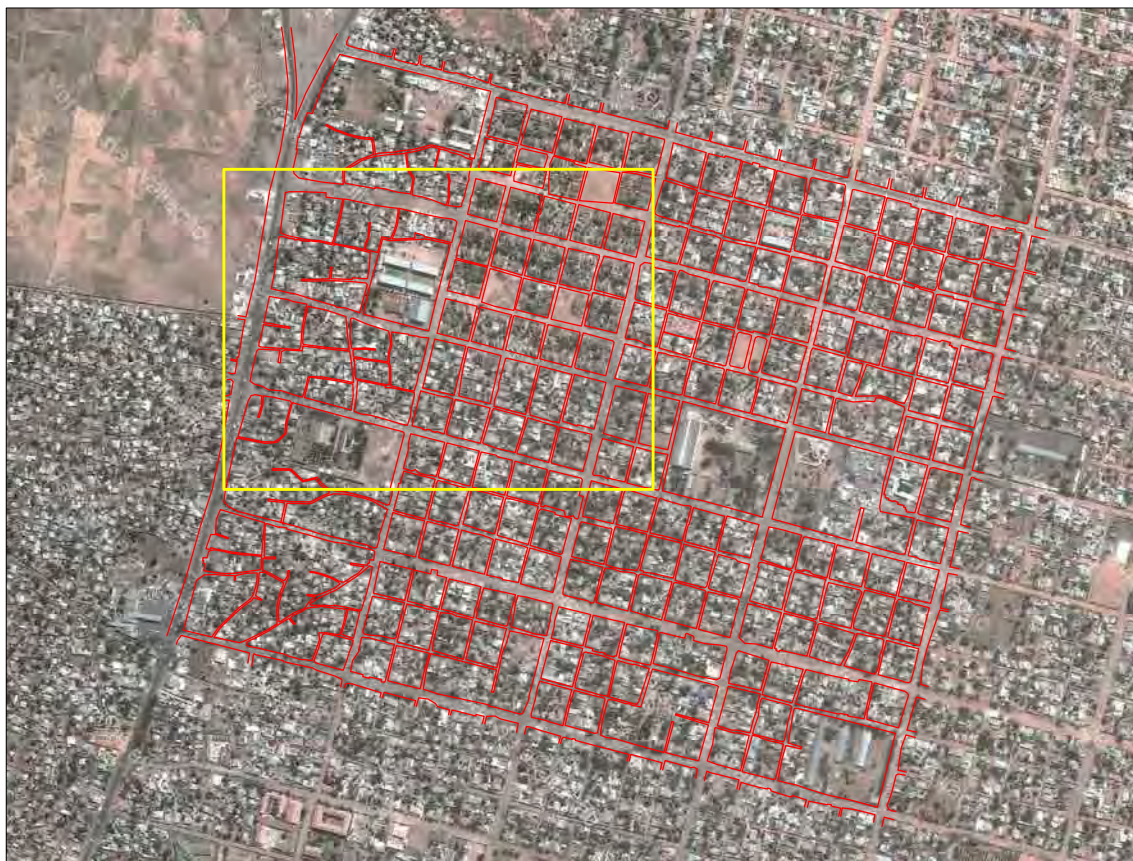


Fig. [VII.3]

Un des nouveaux lotissements : Les tracés réguliers à 3 de Fevereiro

Source

Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond google earth

b) Bâti (cf. Fig. [VII.4]) :

Les occupations présentent différents cas de figure, sur la partie de la grille plus à l'est sont présentes deux situations, un ensemble de maisons, en rez-de-chaussée et isolées ou accolées deux par deux, présente la même typologie et les mêmes dimensions, l'implantation sur la parcelle est en retrait par rapport à l'alignement (de 5m) de la voie principale, la mitoyenneté de ces habitations leur procure une économie de façades et une réduction de déperditions et est pour l'essentiel un logement économique. Les parcelles sont très petites et limitent ainsi la souplesse des maisons, par conséquent l'*aire de pertinence* individuelle est également réduite. Aussi, la régularité résulte de l'unité de typologie et de la similarité des découpages des parcelles. Une deuxième situation est celle où quelques occupations préexistent et un compromis est trouvé entre un remembrement de parcelles et l'ajustement de la grille avec les occupations existantes, laissant deviner l'absence *à priori* d'un règlement d'implantation du bâti sur la parcelle. Ce bâti se trouve ainsi implanté dans la parcelle différemment d'une à l'autre : parfois en retrait par rapport à l'alignement (et à des distances différentes) de la voie principale, parfois à l'alignement. Les matériaux sont en roseau, en dur, en ciment.

c) Le parcellaire (cf. Fig. [VII.5] et Fig. [VII.6]) :

Au niveau des parcelles, le quartier présente des parcelles régulières (rectangulaires pour l'essentiel 25mx15m approximativement) et des parcelles irrégulières (carrés et rectangulaires, trapézoïdal, entre autres).



Fig. [VII.4]

Implantation du bâti dans les parcelles à 3 de Fevereiro

Source

Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond google earth



Fig. [VII.5] Un des nouveaux lotissements : Tracé du contour des parcelles à 3 de Fevereiro

Source

Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond google earth

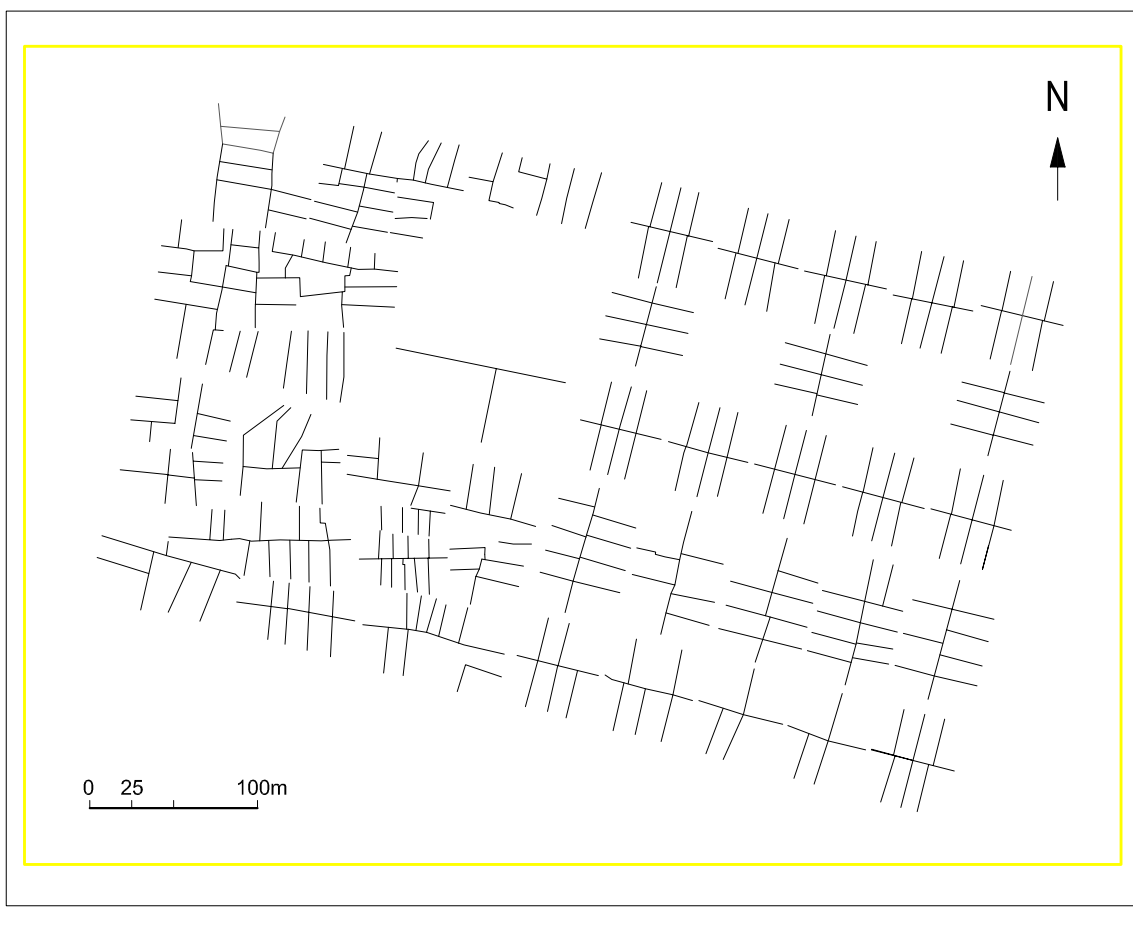


Fig. [VII.6]

Un des nouveaux lotissements : Tracé de l'agencement des parcelles à 3 de Fevereiro

Source

Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond google earth

5.2.2- Le quartier de *Mahotas* :

Le quartier de *Mahotas* se localise au nord de la ville. Le processus de formation de cet agrégat remonte, pour l'essentiel des occupations, à l'aube de l'ère postindépendance du pays et il devient rapidement le théâtre d'occupations spontanées par des constructions de toute sorte et ce à forte densité. Le processus de possession anthropique de ce territoire, induit de l'exode rural, comprend un cycle d'implantation de l'humanisation rapide et effectué de façon irrégulière et dépourvu d'espaces publics et d'équipements. C'est d'abord un lieu d'implantation des petites fermes d'agro-élevage, de construction de nature diverse.

Cet agrégat est composé par des axes de voies en forme de patte d'oie (radioconcentrique) et dénote des îlots à géométrie insolite (pour l'essentiel triangulaire, mais aussi rectangulaire et trapézoïdale). Pour percevoir ces unités de découpage en tant qu'un îlot il faut oublier momentanément les grandes compositions régulières afin de comprendre chacun des îlots de Mahotas comme une structure qui organise une portion du territoire urbain.

a) *Tracés des voies* (cf. Fig. : [VII.7] et Fig. [VII.8]) : certains axes de voies, tels le parcours-mère, un axe orienté ouest-est, semblent être apparus avant les implantations des constructions et le découpage parcellaire et d'autres ont dû être redressées au fur et à mesure de l'appropriation foncière. Des parcours des raccordements s'articulent à la fois avec le parcours-mère et les parcours d'implantation du bâti, ce dernier avec l'avènement des constructions.

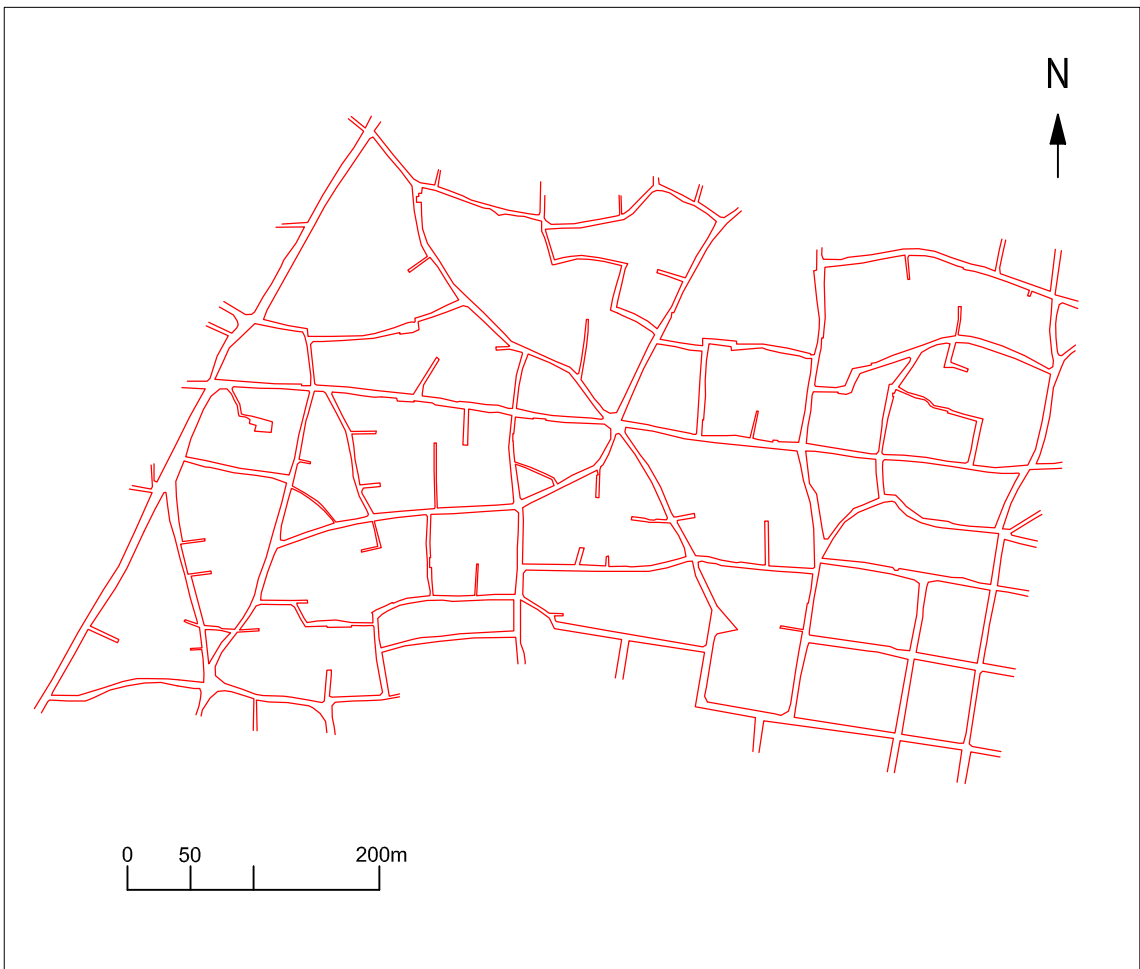


Fig. [VII.7]	Patrimoine Héritage Colonial : Chemin organique de desserte à Mahotas
Source	Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond google earth

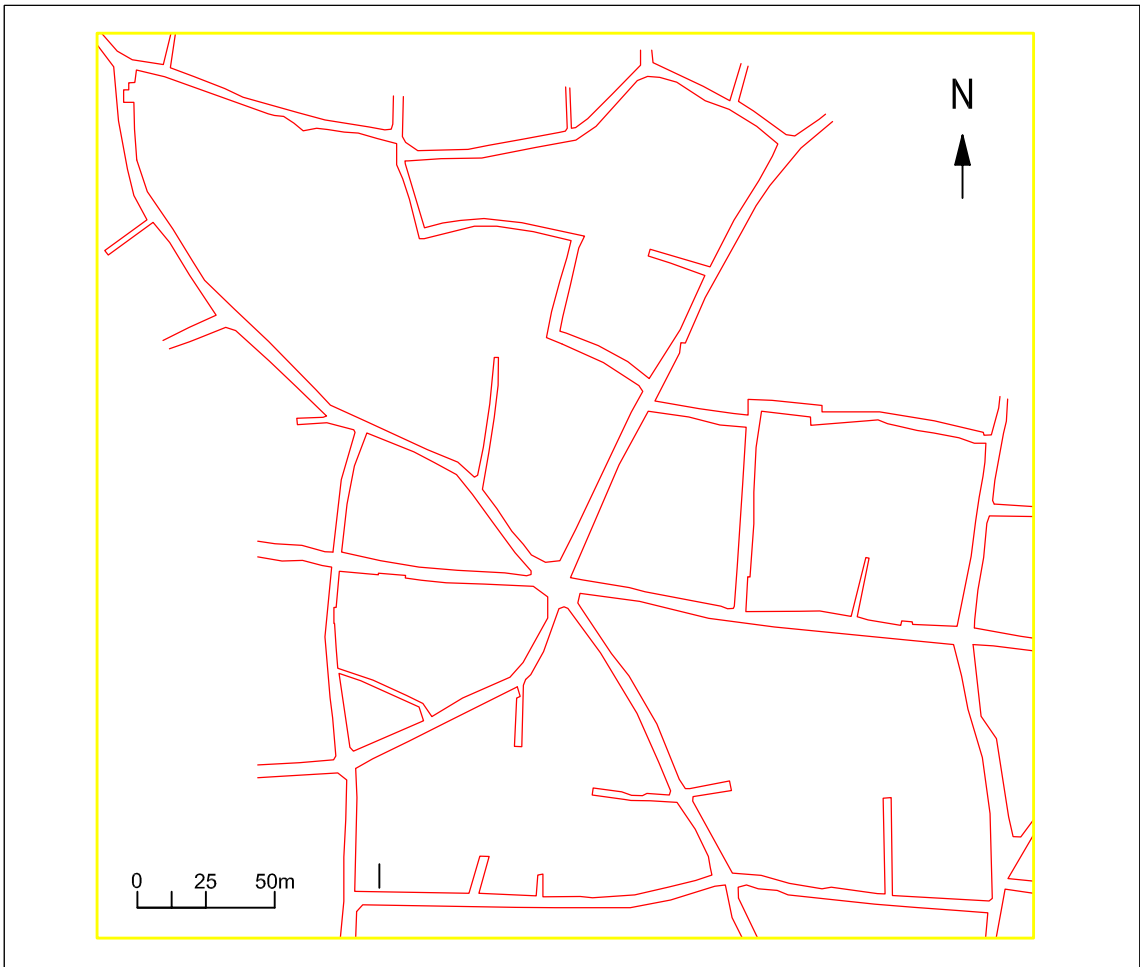


Fig. [VII.8]

Patrimoine Héritage Colonial : Chemin organique de desserte à Mahotas

Source

Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond google earth

b) Le bâti (cf. Fig. : [VII.9]) : Il y a une diversité typologique architecturale et pour l'essentielle il s'agit de « bâti de base », en rez-de-chaussée. Le bâti est dispersé et l'implantation dans la parcelle ne respecte pas une règle d'implantation du bâti préétablie, il s'implante tantôt à l'alignement par rapport la voie principale tantôt en retrait par rapport à l'alignement. Il y a des maisons principales, des maisons de campagne et des maisons fermières (d'agro-élevage). Ces habitations localisées initialement en marge des pâturages communs, sans parcelles individuelles, se trouvent limitées à une enceinte, à la suite du découpage parcellaire. Elles sont orientées parfois la façade principale vers la voie sur laquelle elle donne, à l'exception des maisons dans les îlots ou parcelles qui se termine en angle aigu.

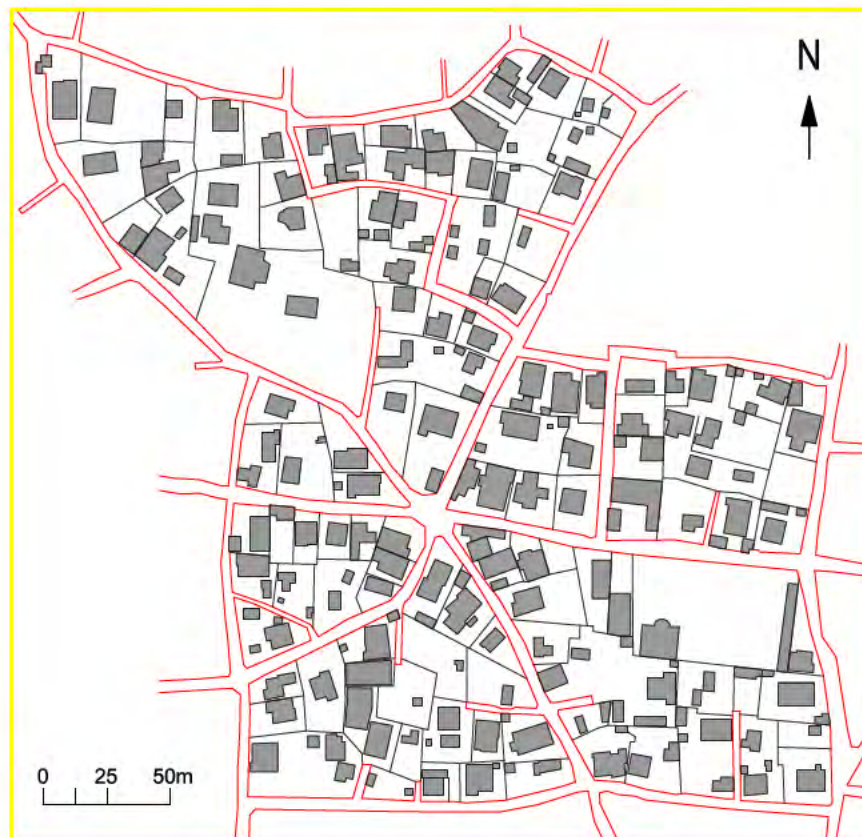
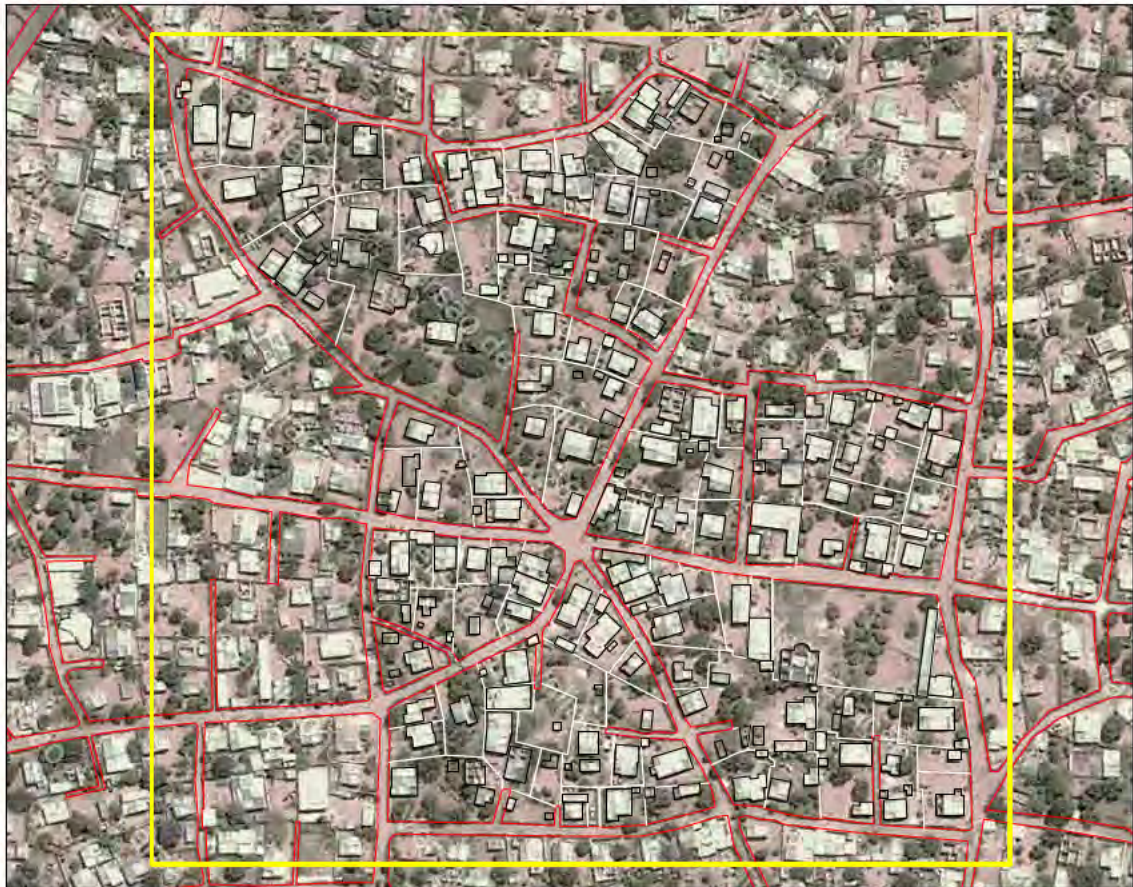


Fig. [VII.9]

Patrimoine Héritage Colonial : Implantation du bâti dans les parcelles à Mahotas

Source

Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond google earth

c) Le *parcellaire* : le parcellaire à Mahotas (cf. Fig. [VII.10] à Fig. [VII.12]) témoigne d'une diversité de configurations et de tailles et ils présentent pour l'essentiel une taille supérieure à celles des autres quartiers spontanées. Par ailleurs, il s'avère que la configuration et la taille des parcelles changent au cours du temps et deviennent plus petites, cela est dû certes au morcellement des parcelles par les détenteurs d'un droit d'usage pour mettre dans le marché, à cause de la pression économique, consécutive au contexte politique. Il y a là un rapport direct entre les changements des régimes politiques et les changements de la configuration des parcelles présentes dans ce quartier.

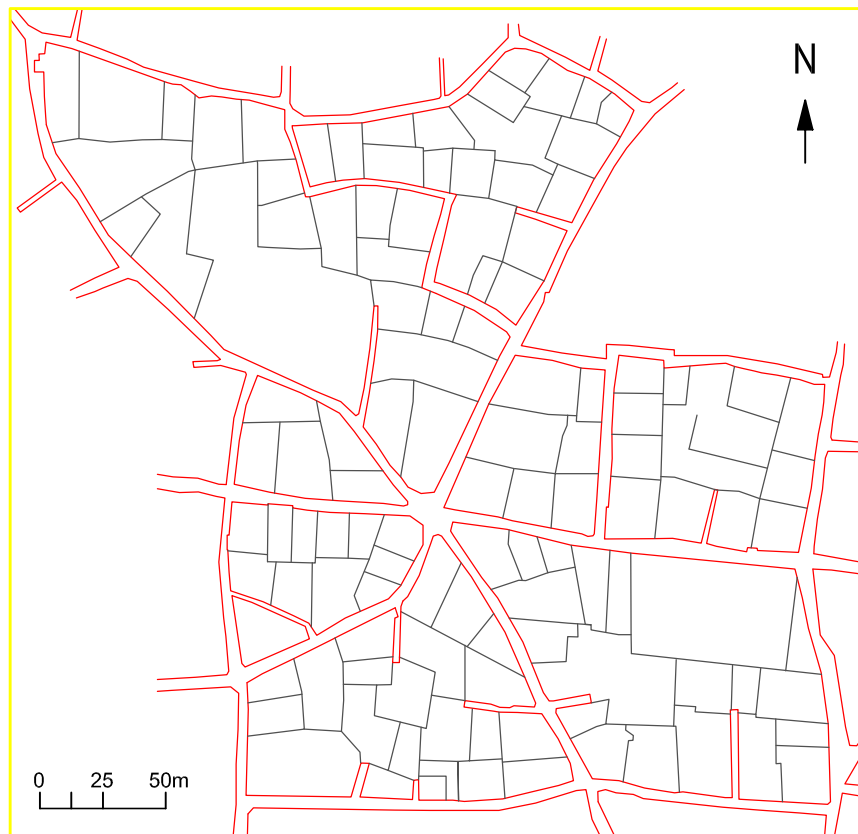
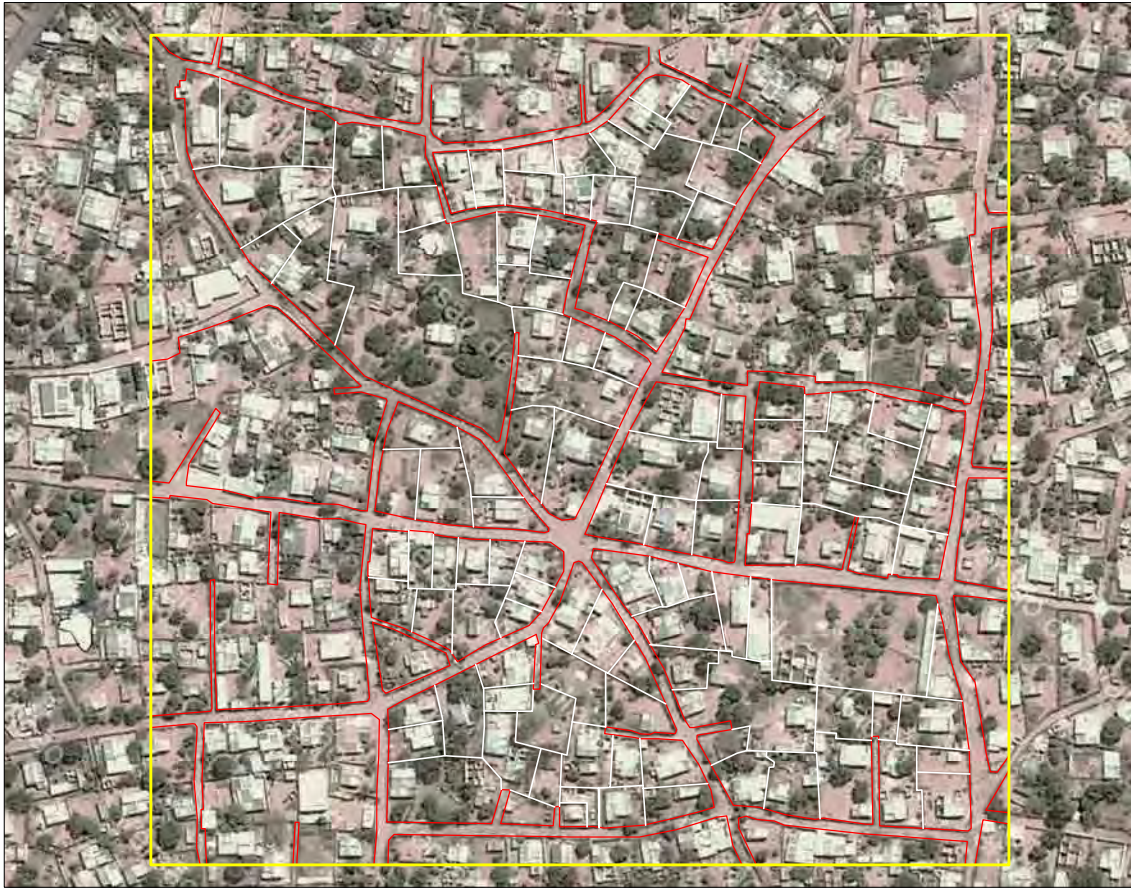


Fig. [VII.10]

Patrimoine Héritage Colonial : Îlots insolites à Mahotas

Source

Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond google earth

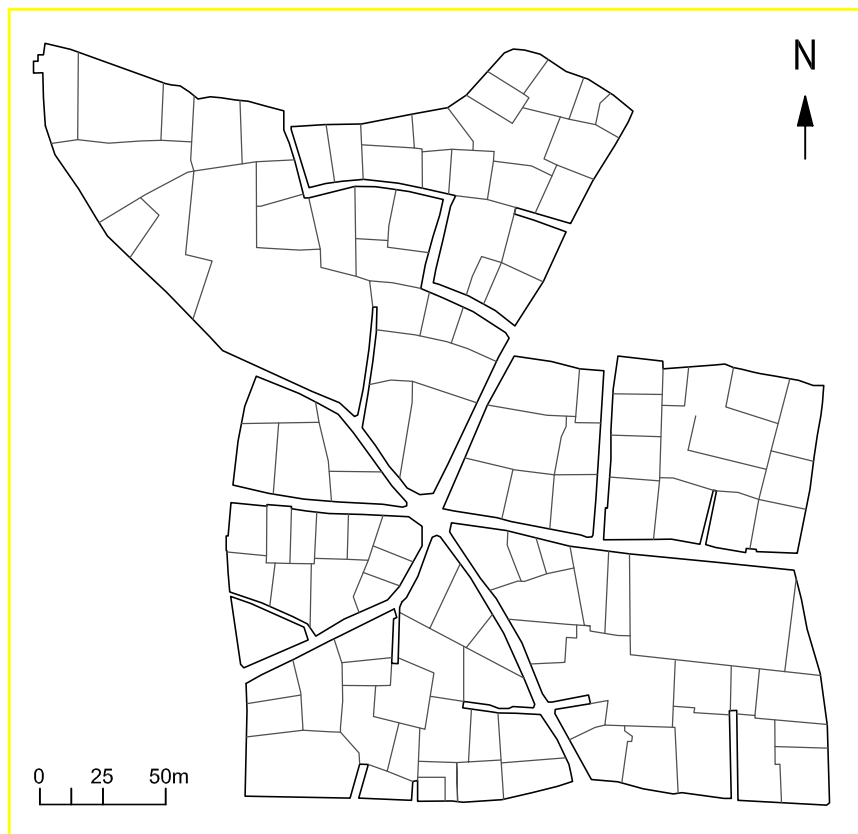
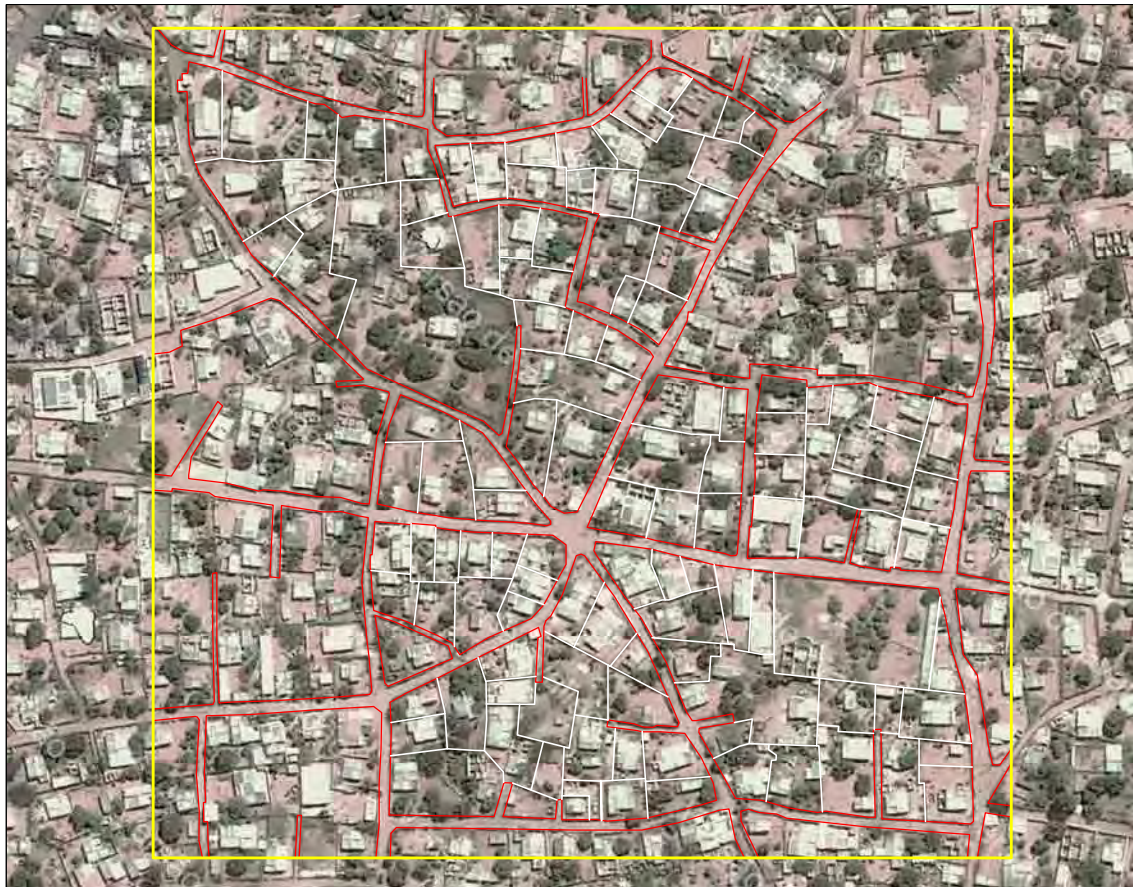


Fig. [VII.11]

Patrimoine Héritage Colonial : Agencement de parcelles à Mahotas

Source

Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond google earth

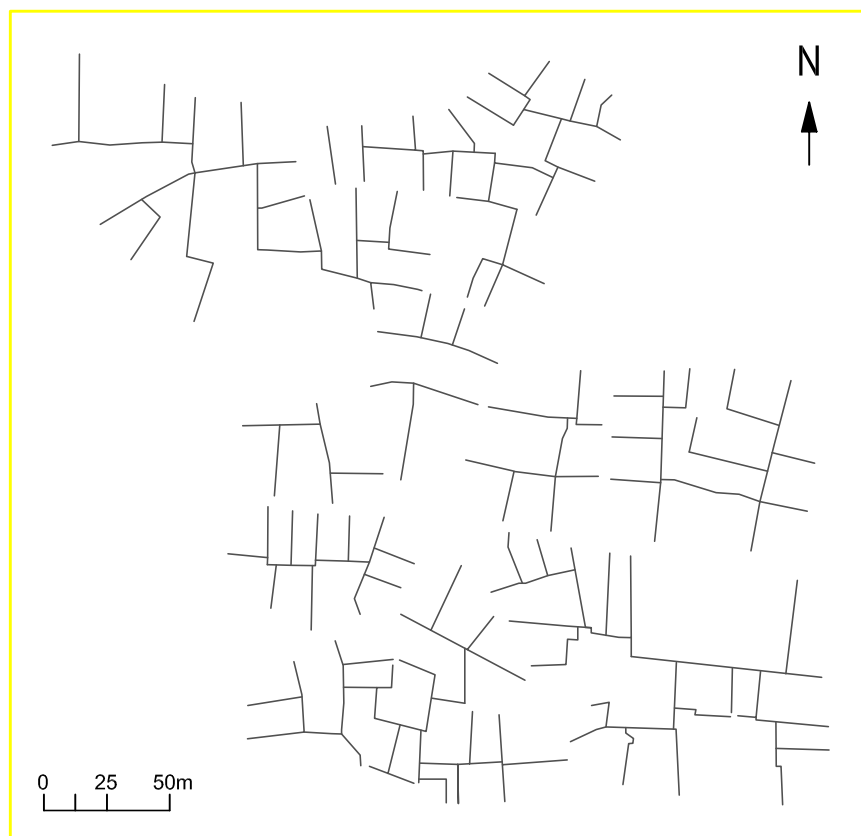
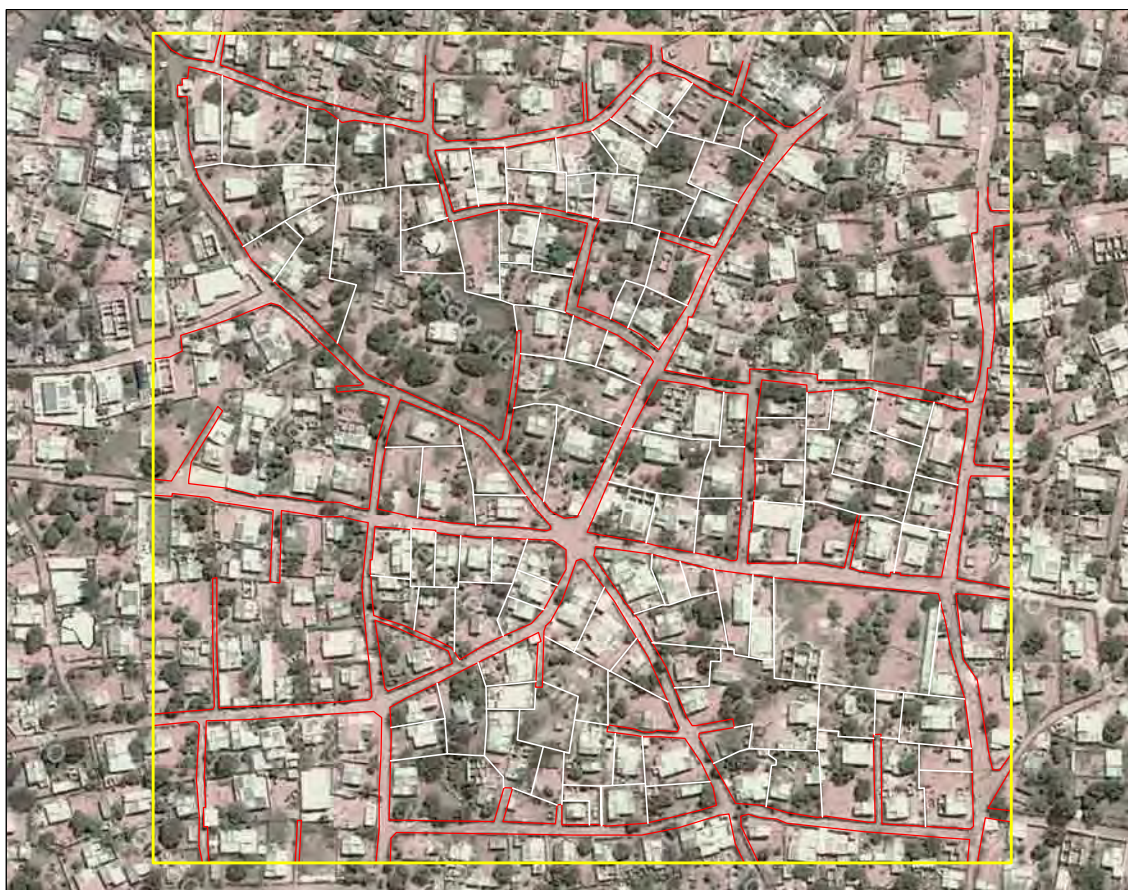


Fig. [VII.12]

Patrimoine Héritage Colonial : Tracés de l'agencement des parcelles à Mahotas

Source

Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond google earth

* * *

Les quartiers de Mahotas et 3 de Fevereiro sont une création post indépendance, ce dernier est un quartier à lotissement ordonné, créé à l'initiative de la nouvelle administration. La morphologie des quartiers ordonnés privilégie des mailles orthogonales à trames serrées ce qui représente à la fois un retour et une continuité par rapport aux modèles instaurés en centre-ville, en tant que ville régulière. Quant à la morphologie des quartiers d'occupation spontanée (générée par des facteurs endogènes), les axes de voies présentent des tracés organiques et parfois se rapproche du radioconcentrique. Outre l'absence de l'instauration d'un plan d'urbanisme, ces quartiers spontanés se distinguent des quartiers à lotissement formel par la pratique de l'espace, par conséquent l'unité de découpage et les échelles de lecture. En effet, pour le lotissement formel, l'îlot est une unité de découpage, une unité constitutive du tissu urbain, de même que la parcelle, mais pour les zones d'agréats spontanés l'appropriation privative se limite au périmètre occupé par le bâti (et en général dépourvu d'*aire de pertinence* individuelle). Cela explique l'absence des parcelles et l'existence de pratiques communautaires.

5.3- L'exemple de Maxaquene³⁰

La zone de Maxaquene à Maputo fait l'objet en 1977 de projets émanant d'architectes coopérants internationaux qui bénéficient du soutien du pouvoir en place, projets qui visent à doter les périphéries (où habitent pour l'essentiel des populations démunies) d'infrastructures et services de base. Au départ, ces idées de projet représentent pour la population l'espoir du passage du statut de squatter à celui de citoyen à part entière. Ces *coopérants internationaux* essaient par ailleurs d'impulser de nouvelles formes d'organisation populaire autour de la mise en œuvre de projets d'aménagement des quartiers et d'auto-construction de logements. La zone de Maxaquene est localisée dans la *roseapolis* dans la périphérie immédiate de l'*urbs lapidum*, comprend 300 ha et abrite 45 000 habitants, dont 80% dans des huttes en paille ou de bois. Elle se trouve dans les limites définies par le *Plano director de Lourenço Marques de 1968*) lequel, à défaut d'un nouveau document d'urbanisme, reste la seule référence pour les techniciens de la Ville. Cette zone selon le nouveau découpage de la ville comprend trois quartiers et un des trois abrite 10 000 habitants et est privilégié pour expérimenter cette opération de restructuration. Les priorités sont l'eau potable, les voies d'accès, la construction d'écoles et de postes de santé et de logements sociaux³¹. Mais compte tenu de faibles moyens financiers de l'Etat, ce dernier ajourne *sine die* la

³⁰ Etude « *Monografia do Bairro Maxaquene* » menée conjointement par le MOPH/DNH et l'UNDP/Habitat.

³¹ Ces priorités sont définies en aval des enquêtes (socio-économiques sur l'état d'emploi, du chômage, de la production familiale à l'échelle du quartier, les problèmes d'hygiène et de santé) réalisées auprès de la population. Au niveau de l'habitation, les populations souhaitent bénéficier d'un titre de droit d'usage de la parcelle qu'ils occupent afin de pouvoir construire une maison en dure.

construction des logements sociaux et les habitants se trouvent ainsi livrés à eux-mêmes pour la construction de leurs logements.

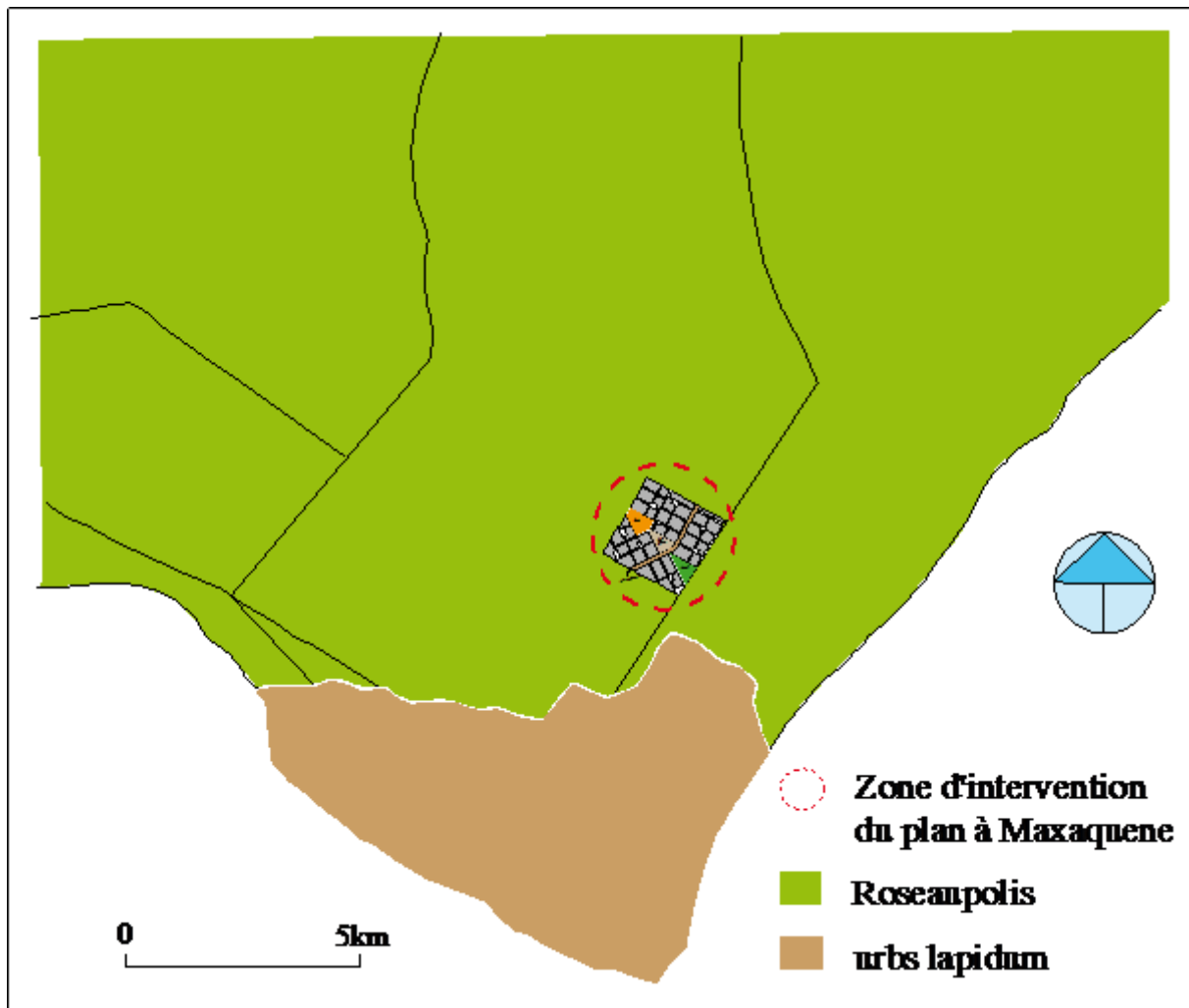


Fig. VII.27: Localisation de la zone d'intervention à Maxaquene.

Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales).

Les autorités s'orientent alors vers l'ouverture des axes primaires (profil transversal de 12 m à 18 m) et secondaires (profil transversal de 6 m), ce qui permet de définir les îlots (60 à 80 parcelles) et de désenclaver les parcelles. Ce réseau doit permettre l'intervention des services de lutte contre l'incendie, rendre plus aisés les déplacements, notamment la marche à pied, faciliter l'alimentation en l'eau potable et l'évacuation des eaux usées. Les îlots sont disposés autour de places d'environ 400 m², qui sont aménagées au croisement des voies. Ces espaces publics apparaissent comme des extensions latérales des voies et peuvent être utilisés pour le stationnement ou l'implantation d'un marché. Pour l'autorité, il appartient à chaque îlot d'établir une unité sociale organisée, susceptible d'assumer les projets et les équipements prévus.

Le plan proposé est un damier avec des rues de six mètres de large. Une avenue de douze mètres de large traverse le quartier et forme un coude qui explique la juxtaposition de deux trames homogènes, dont l'orientation diffère (nord-ouest / sud-est et nord / sud). Le dessin de la voie explique celui de la trame et l'on peut affirmer qu'il existe une relation d'obéissance de la trame à la voie. Le dialogue entre les deux trames est assuré par trois éléments de soudure et de transition (deux équipements : école et centre civique ; un espace vert : parc), implantés le long d'un axe. Les îlots-équipements permettent d'assurer la jonction entre les deux géométries, au lieu certes des places irrégulières. Conformément aux directives politiques émanant du gouvernement, ces îlots-équipements placés le long d'un axe de centralité doivent contribuer à renforcer les relations sociales et à créer un sentiment d'appartenance communautaire.



Fig. VII.28: Plan d'urbanisation pour l'intervention à Maxaquene
Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales)

Le tracé des voies ne doit par ailleurs pas conduire à la démolition des habitations existantes, car le relogement des habitants du quartier pourrait entraîner des coûts supplémentaires pour le gouvernement. Les habitants sont désireux d'une maille à tracé géométrique à l'instar de la grille instaurée dans l'*urbs lapidum* et souhaitent également le bornage des parcelles pour sécuriser leur droit d'usage. Si le bornage et la régularisation des parcelles ne sont pas prévus à l'origine, la pression des habitants conduit à l'infléchissement du projet et face au manque de géomètres, des comités de bloc, comprenant des représentants des habitants, sont réunis à la hâte pour mener à bien la "*parcellisation populaire*". Les habitants sont par ailleurs mis à contribution pour de petits aménagements non prévus dans les priorités de la Ville.

Ce projet est considéré par ses promoteurs comme une réussite³². Une image satellite contemporaine (Fig. VII.29) conduit à nuancer ce jugement : si l'axe routier principal structurant et une partie des voies secondaires ont été réalisés, seule l'école a été construite à un emplacement différent de celui prévu à l'origine. Les îlots-équipements ne sont donc pas à même de réaliser la jonction entre deux trames par ailleurs déformées. L'adduction d'eau et l'éclairage public n'ont été qu'en partie réalisés. Cette expérience est généralisée à dix autres îlots pour bénéficier à trente-six mille personnes supplémentaires. En 1979, dans un des quartiers limitrophes, le Polana Caniço, la restructuration envisagée ne débouche pas sur la mise en place de réseau public et l'alimentation en eau potable est assurée par le creusement de puits profonds. Le bornage des parcelles conduit à l'instauration d'une procédure dite simplifiée de constatation publique (pour remplacer la procédure lourde, héritage portugais encore en vigueur) qui vise la régularisation effective du droit d'usage.

³² I. Saefvors, *Maxaquene : a comprehensive account of the first upgrading experience in the new Mozambique*, UNESCO, 1986. Et Jenkins P., *An overview of state and non-governmental housing interventions in Mozambique from Independence to 1990*, UNDP-UNCHS, décembre, 1993, p.47. Cité par LACHARTRE B. *Enjeux urbains au Mozambique. De Lourenço Marques à Maputo*, Paris, Editions Karthala, 2000, p. 93.



Fig. VII.29: **Les effets de l'intervention sur Maxaquene.** Source : Extrait d'un fond Google Earth 2011.

L'Etat cependant, dont les priorités au niveau national ne concernent pas la ville, ne donne pas une suite favorable à ces expériences et les droits d'usage ne sont jamais enregistrés. Progressivement une controverse s'engage entre d'une part, les *coopérants internationaux* qui défendent l'idée d'une restructuration progressive des quartiers informels et d'autre part les architectes de la Ville dont la référence pour l'urbanisme reste le *Plano director de 1968* adopté sous l'administration portugaise. Selon les seconds, le projet de Maxaquene est incompatible avec le *Plano*. En effet, le projet n'est pas conforme à la densité préconisée par le *Plano* et les voies d'accès sont trop étroites pour permettre une cohabitation de l'automobile et du piéton. Les latrines aux normes techniques améliorées ne peuvent pas être aménagées à cause de la taille trop petite (autour de 160m²) des parcelles. Les familles qui habitent le quartier sont pour l'essentiel issues du milieu rural et sont des familles nombreuses et la taille des parcelles ne permet pas de les abriter. L'approche des *coopérants internationaux* qui se veut simple et souple va à l'encontre des normes préconisées par l'administration portugaise et reprises à leur compte par les autorités

de la Ville nommées par le pouvoir révolutionnaire : « *Le boom de la construction qui suivit le processus de restructuration de Maxaquene fut stoppé brutalement par une décision bureaucratique de réinstaurer le système colonial d'autorisation de construire – système qui avait été délibérément mis au point à l'époque pour dissuader tout effort des gens pour construire leurs maisons de façon permanente* ». Il ajoute : « *Au Ministère, il y avait des optimistes qui voulaient encore construire une maison préfabriquée neuve pour chaque famille en dépit des pénuries de matériaux, du manque de financement et de capacités techniques, et qui étaient incapables de voir l'intérêt de schémas d'amélioration graduelle par les habitants eux-mêmes* »³³.

* * *

Après avoir renvoyé au deuxième plan les interventions visant à ordonner les nouvelles extensions dans la *roseaupolis*, l'Etat s'oriente alors vers la restructuration des occupations irrégulières existantes, consécutives à l'exode rural (qui remonte à l'indépendance du pays). L'urbanisme n'est pas partie intégrante des priorités immédiates de l'Etat et l'autorité de la Ville ne dispose pas des moyens à même d'envisager des interventions ni à l'échelle de la ville ni à celle du quartier. Après avoir créée *ex nihilo* le lotissement (que se limite pour l'essentiel au tracé des voies en maille orthogonale) du quartier 3 de Fevereiro, la Ville se lance dans le projet de Maxaquene que, nous l'avons vu, s'arrête à mi-chemin et se solde par un semi-échec³⁴. La formulation d'une politique de la ville doit alors composer avec l'antinomie des deux courants de pensée incarnés d'une part par les *coopérants internationaux* et d'autre part par les architectes de la Ville fidèles au *Plano director de 1968* hérité des Portugais.

Les nouvelles autorités de la Ville (Conseils Exécutifs) déconcentrées de l'Etat ne parviendront ni à redresser l'aménagement des quartiers de la *roseaupolis*, ni à maîtriser les extensions qui iront croissant. Des nouvelles tentatives de restructuration de la ville seront entre-temps essayées par le biais d'un urbanisme de plan, mais ces derniers resteront dans les tiroirs des locaux de la ville. L'autorité de la ville ne parviendra pas à « fabriquer » une périphérie ordonnée.

³³ PINSKY B., *The Urban Problematic in Mozambique: Initial Post-independence Response 1975-1980*, Major Report N° 21, Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto, 1982, p. 38. Cité par LACHARTRE B., op. cit. pp. 95 et 96.

³⁴ Force est de noter comment les coûts de financements de ce type d'intervention ne sont pas évalués à leur juste valeur. A la fois l'Etat et le PNUD (Programme des Nations Unies pour le Développement) s'impliquent faiblement. Le plan économique avait prévu des excédents de production qui rendraient possible de parvenir aux besoins en logement moderne, mais bien entendu les objectifs fixés ne sont pas atteints. Face à la pénurie de logement, les habitants se montrent prêts à consentir de petites participations pour parvenir à de petites améliorations, mais l'Etat ne donne pas suite favorable à l'initiative, qui n'entre pas dans sa conception techno-bureaucratique, orthodoxe et productiviste (celle de l'aile idéologique de Maputo). Ce courant de pensée s'impose face à un courant plus modéré dans ses objectifs, plus réaliste au niveau des réels besoins, comme des capacités de l'économie du pays. Cette aile basiste défend la nécessité de compter sur ses propres forces et est ancrée sur la responsabilité collective.

6 - Une timide relance de la planification

L'orée des années quatre-vingt est l'occasion pour le gouvernement central mais aussi local (conseil exécutif de ville) de repenser l'organisation de l'économie à l'échelle nationale et celle des villes, et l'intervention sur ces dernières est envisagée par la mise sur pied d'infrastructures urbaines et aussi par le biais d'un essai d'instauration de documents d'urbanisme. Dans ce chapitre, il est question dans un premier temps de revisiter la pensée mozambicaine des années quatre-vingt sur l'économie planifiée, pour analyser la planification urbaine et les documents d'urbanisme mis à l'étude, et enfin ses effets sur la ville, dans un deuxième temps.

L'Etat souhaite dépasser la désorganisation, l'absence de préparation, le désordre issu de la production capitaliste et ce à travers une planification centralisée et une économie rationnelle et planifiée. L'instauration de ces principes est matérialisée par la mise en place du ministère de la planification, de la Commission nationale du Plan et des commissions de planification à l'échelle locale. Le *plano perspective indicativo* établit une prévision des besoins pour la décennie de 1980. Cette planification propose notamment d'achever la construction des logements laissés inachevés lors du départ des portugais et prévoit une augmentation en dix ans du nombre des 147 000 logements existants recensés en 1980, grâce à la construction de 133 000 nouveaux logements dont 45% en milieu urbain. Les matériaux à utiliser doivent être préfabriqués dans le cadre d'une *production planifiée* qui bénéficient du concours des coopérants de République « Démocratique » Allemande. Les projets sont conçus au niveau central par la direction nationale de l'Habitat du ministère des Travaux publics et du logement et le ministère de la Planification. Des projets sont lancés qui visent la réalisation de 300 logements à destination des enseignants de l'université et des experts étrangers et 12 000 autres logements bénéficient du soutien de la RDA. Par ailleurs, l'Etat mozambicain envisage la création de villages communautaires et de nouveaux établissements humains.

Ces initiatives visent à fournir *un logement préfabriqué pour tous* et témoignent d'une vision productiviste importée des pays d'Europe de l'Est. Elles se heurtent à la faiblesse des ressources financières de l'Etat et à la difficulté d'approvisionnement en ciment et en matériaux lourds. Elles entrent en concurrence avec les projets fondés sur l'*assistance à l'auto-construction* qui est défendue par des coopérants en provenance de pays occidentaux. Dans cet ambitieux programme de reconstruction nationale, les villes doivent trouver leur place et sont invitées à s'engager dans des démarches de planification spatiale.

Après avoir expérimenté des interventions urbaines très localisées et à des petites échelles, évoquées plus haut (chapitre 5), telle est celle de Maxaquene, entre autres, le gouvernement

central (pour le compte de la Ville) envisage l'urbanisation de toute la ville orientée par des documents d'urbanisme, tel est le cas du *Plano de estrutura de Maputo de 1985*, mise à l'étude. La pratique d'occupation de l'espace observée avant et depuis 1975 (pour l'essentiel des occupations spontanées, consécutives à l'absence d'une maîtrise des extensions urbaines par la Ville et à l'appropriation irrégulière des espaces par des populations ; mais aussi quelques lotissements localisés) en particulier dans la *roseaupolis*, sera-t-elle inversée par l'avènement d'une régulation par des documents d'urbanisme ? Ces derniers sauront-ils façonner plus ou moins la ville ? Il serait normalement par décret que ce document ait force de loi, mais dans le contexte politique du pays à l'œuvre la légalité est nuancée et la mise en application de ce document d'urbanisme ne relève pas de sa valeur légale ou d'un cadre légal, et elle relève plutôt de ce que l'autorité centrale est prête à appliquer.

Il est ici important d'appréhender les idées véhiculées dans le *Plano de estrutura*³⁵ et les visions de la classe technique et politique inscrite dans le *Plano*. Pour ce faire j'analyse le contenu, la mise en œuvre et les effets du *Plano de estrutura* sur la ville.

6.1 - Le *Plano de Estrutura* de 1985

Le *Plano de Estrutura* est le premier document d'urbanisme mis à l'étude après l'indépendance du pays (1975). Dix-sept années le séparent du plan précédent (*Plano d'Azevedo de 1968*). C'est un document commandé par le niveau central, l'*Instituto nacional de planeamento físico*, pour le Conseil exécutif de Maputo, et réalisé par des architectes (formés sous les portugais, et qui sont proche du courant moderniste). Ce *Plano* englobe la ville de banlieue de Matola, dont l'annexion remonte à l'indépendance. La mise à l'étude de ce document d'urbanisme marque à la fois l'amorce d'une volonté de planifier la ville, de maîtriser les extensions, d'orienter les occupations spontanées et le début de l'enchaînement d'une série de plans mis à l'étude sans jamais être approuvés. Le *Plano* est composé d'un seul volume de près de quatre-vingt-trois pages qui regroupent également quelques pièces graphiques et écrites, plus quarante-six pages d'annexes et résulte d'un diagnostic où les différentes composantes (climat, circulation, transports, santé, éducation, services, activités économiques, entre autres) des villes de Maputo et de Matola sont analysées.

³⁵ L'urbanisme à travers le *Plano de estrutura* prend corps dans l'espoir de planifier la croissance urbaine selon les options économiques et sociales approuvées au niveau central et appartient à la Direction nationale de l'habitat la mise à l'étude à partir de 1978 des « *Planos de estrutura das cidades* » qui visent à encadrer le développement des villes et à assurer une croissance ordonnée. Ces *Planos* visent également à définir les grandes lignes d'orientation à moyen terme, l'organisation spatiale des villes, les orientations pour les extensions, les densités à instaurer, les infrastructures et équipements sociaux nécessaires. La mise en place de ces *Planos* suppose une approbation préalable par les assemblées de ville.

Le *Plano de estrutura* couvre les villes de Maputo et de Matola et il est conçu comme un instrument d'orientation pour le développement et la croissance de la ville et de coordination des nouvelles extensions, pour une décennie (qui va de 1985 jusqu'en 1995). Il préconise également les grandes lignes pour l'extension de l'habitat et l'identification des zones à prévoir (réserves) pour des infrastructures et des équipements. C'est un plan qui se veut stratégique et à vision urbaine de toute la ville et les questions locales ne sont pas privilégiées, tel que le document le souligne. Le *Plano* est fondé sur une analyse préalable et formule des directives à caractère général pour une orientation future des plans parcellaires ou sectoriels.

6.1.1- Enquêtes préalables

Pour la constitution de la base de données nécessaires, l'équipe du *Plano de estrutura* recueille des informations auprès des différentes institutions de l'Etat mais aussi des organismes non gouvernementaux et internationaux et ne s'appuie pas sur des enquêtes de terrain. L'élaboration de données, concerne une douzaine de domaines sectoriels : encadrement international, national et régional ; caractéristiques du site ; fondation, histoire et caractérisation urbanistique de l'agglomérat ; population ; habitat ; activités ; aires et équipements d'intérêt collectif ; infrastructures urbanistiques ; communications terrestres ; le port et la mer, l'aéroport, les télécommunications ; administration, économie, ressources et potentialités ; conditionnements et servitudes. Ces recueils fournissent de nombreuses données et informations sur la situation de la ville et de la région urbaine à différentes échelles. L'équipe en charge du *Plano de estrutura* est à l'unisson avec ses confrères du *Plano director de 1968*, dont elle conserve les méthodes d'analyses préalables qui s'attachent à étudier les enjeux de Maputo à une échelle régionale, nationale, continentale et internationale. L'essentiel de cette équipe a en effet acquis une formation sous la colonisation portugaise, est par conséquent porteuse des idées véhiculées par les urbanistes des années 1960-1970, notamment les français, et préconise l'établissement d'études préalables les plus complètes possible. Le *Plano de estrutura* apparaît pourtant comme un « raccourci » et le recueil de données n'est pas le résultat d'enquêtes préalables issues d'un travail direct sur le terrain, mais s'appuie sur une compilation des données disponibles auprès de différentes institutions³⁶.

a- Le contexte

Le dossier du plan revisite le rôle joué par Maputo avant l'indépendance dans le développement des arrières pays, rôle qui doit être renforcé au niveau des transports (ferroviaire,

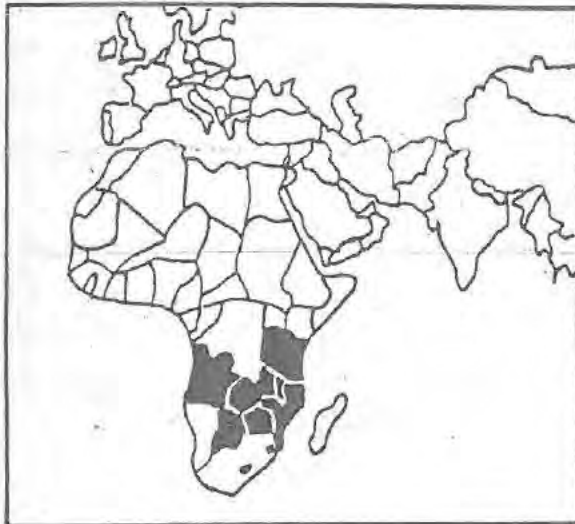
³⁶ Le *Plano* s'appuie notamment sur le recensement réalisé par la Direction nationale de statistique en 1980.

routier, aérien et maritime), dans la perspective des engagements pris dans la Southern Africa Development Coordinating Conference (SADCC) créée en 1980. Maputo est par ailleurs la capitale du pays et donc un centre national au niveau du commerce, de l'enseignement supérieur et de la culture. Au niveau national, il existe un déséquilibre dans la répartition des équipements sociaux et culturels en faveur Maputo. Cette dernière est moins bien raccordée par le réseau routier au centre et au nord du pays, car les portugais ont donné la priorité aux liaisons avec les pays voisins, voulue plus particulièrement avec l'Afrique du Sud. Maputo est enfin un centre de gravité au niveau régional et son périmètre d'influence englobe toutes les provinces au sud du fleuve Save (provinces d'Inhambane, Gaza et Maputo).

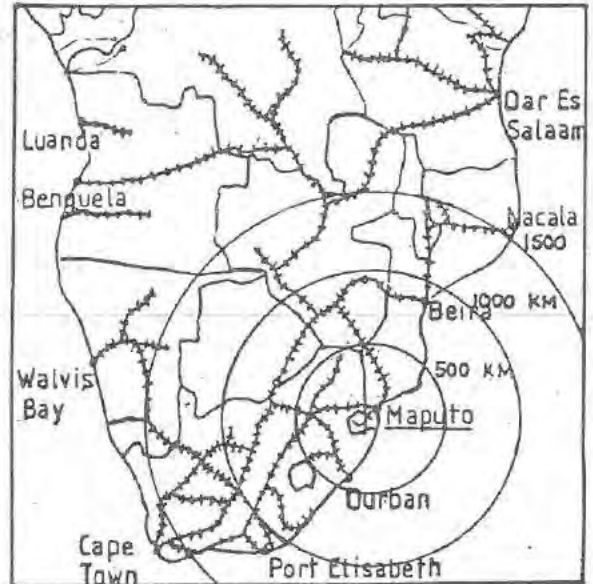
La carte (Fig. [VII.13]) ci-après, présente le Contexte international, d'Afrique Australe et régional du pays.

CIDADE DE **MAPUTO** PLANO DE ESTRUTURA

MAPA 1a, 1b, 1c, 1d.
CONTEXTO



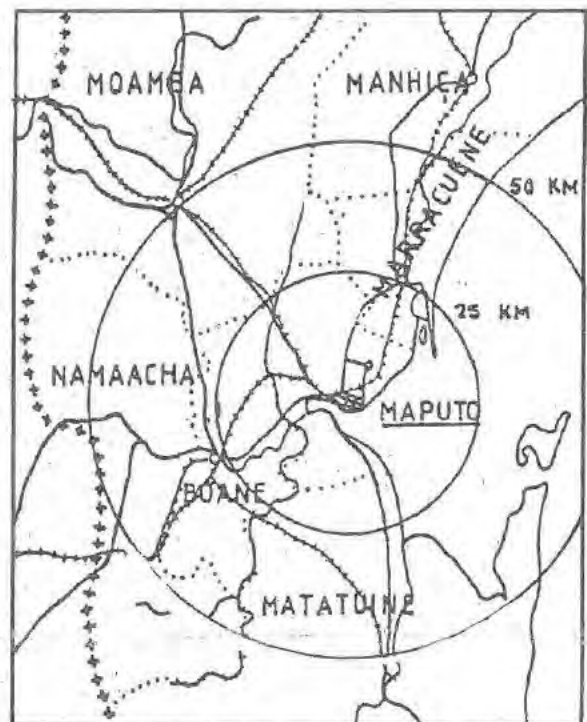
Mapa 1a ECONOMIA INTERNACIONAL - SADCC



Mapa 1b ÁFRICA AUSTRAL LINHAS FÉRREAS E PORTOS INTERNACIONAIS.



Mapa 1c CENTRO DA REGIÃO SUL DO SAVE



Mapa 1d CENTRO DA REGIÃO URBANA

La morphologie, la géologie, et les caractéristiques des bassins fluviaux sont également présentées, ainsi que les productions agricoles par chaque district, la population et sa densité.

b- La croissance démographique et le sous-emploi

La partie III présente les conditions naturelles, la morphologie du site et les sols, le climat et l'aptitude des terres. Le cadre historique est également revisité depuis le début du XX^{ème} siècle. Aussi, il est l'occasion de présenter la population, la croissance démographique et d'effectuer une projection à l'horizon 2000, à partir des données du dernier recensement de 1980.

D'abord les auteurs du *Plano* imaginent une évolution constante (14%) de la population par tranches quinquennales (cf. colonne *population projetée* du tableau Fig. VII.30 ci-après). Par ailleurs, ils définissent une évolution (cette fois à taux très variable et décroissant, 37% entre 1980 et 1985, 25% entre 1985 et 1990, puis stabilisé de 19% entre 1990 et 2000, et ce pour l'hypothèse minimale) à deux paramètres, une hypothèse minimale et l'autre maximale. De plus, ils prévoient des fluctuations dans l'hypothèse maximale, et elle se situe entre 1980 et 1985 à 32%, entre 1985 et 1990 à 26%, entre 1990 et 1995 à 28% et entre 1995 et 2000 à 30%. En fin, une mise en perspective de la différence du nombre d'habitants entre les deux hypothèses, montre que, en 1980 ils fixent la différence à 300 habitants, en 1985, ils prévoient une différence de 77 000 habitants, en 1990 l'écart augmente trois fois plus (210 000hab.), en 1995 l'écart représente le double (401 000hab.), et pour l'année 2000 est prévue une augmentation de l'écart de 70%.

La projection estimée par exemple à 1 530 000 d'habitants en 1995 (hypothèse minimale) représente une augmentation autour de 774 000 habitants et cela correspond environ à 155 000 familles, par rapport à 1980. Sur cette augmentation, la moitié représente la croissance naturelle et l'autre moitié le solde migratoire issu de l'exode rural (autour de 395 000 hab., soit 77 000 familles). L'hypothèse maximale prévoit une population de 1 930 000 en 1995, cela représente une augmentation de 1 174 000 habitants pour la période à l'œuvre, et correspond à 235 familles. De ce nombre, 790 000 habitants (soit 158 000 familles) sera le solde migratoire et la migration sera le double de la croissance naturelle.

Les éléments d'attraction de la ville vis-à-vis des milieux ruraux (tels que l'accès à la nourriture, la mise en place de projets ruraux, les mesures pour décourager l'exode rural, entre autres) sont considérés par le *Plano* comme étant déterminants pour rencontrer cette évolution démographique projetée pour Maputo.

L'évolution annuelle du taux dû au solde naturel est prévue de 2,7% entre 1985 et 2000, et prévoit curieusement un taux constant pendant les 15 années à venir. Pour une ville telle que Maputo et compte tenu du contexte politique (*guerres des 16 ans*) et des faiblesses

socioéconomiques (décadence économique, les maladies épidémiques et endémiques, entre autres) le maintien d'un solde naturel constant s'avère difficile. Toujours est-il que les hypothèses minimales et maximales sont largement différentes de la projection du solde naturel, car ce dernier peut être fort affecté par des facteurs exogènes à la ville (tels que l'exode des populations des petites villes du pays vers Maputo, les sécheresses, la paupérisation des campagnes, le contexte politique et l'insécurité engendrée par la *guerre des 16 ans*) qui induisent des flux migratoires.

Année	Population			Taux annuel de croissance (%)		
	Population projetée	Hypothèse ** Minimale	Hypothèse *** Maximale	Solde naturel projeté	Hypothèse Minimale	Hypothèse Maximale
1980	755 300	755 300	755 000	-	-	-
1985	860 000	1 035 000	1 112 000	2,7	6,5	8,0
1990	979 400	1 290 000	1 500 000	2,7	4,5	6,2
1995	1 120 000	1 532 000	1 933 000	2,7	3,5	5,2
2000	1 278 300	1 819 000	2 500 000	2,7	3,5	5,2

Fig. VII.30: **Projection de la croissance pour l'horizon 1980 – 2000.** Source : *Recenseamento geral da população de 1980, vol. 10 – Projecções demográficas. **INFP 1984. ***D.H.V. Engenheiros, janvier 1984. Plano de estrutura da cidade de Maputo, p. 19.

De surcroît, le *plano* met en exergue des projections (à l'horizon 1985-1995) de la croissance de la population et des besoins en espaces et en habitation (cf. Fig. VII.31: ci-dessous). Aussi, sont mis en avant le nombre de travailleurs existants (370 000 personnes) et les projections. Il prévoit ainsi pour 1995 un solde naturel de travailleurs de 535 000 personnes, une hypothèse minimale de 695 000 personnes et maximale de 860 000 personnes.

Au niveau des besoins en espaces et considérant l'hypothèse minimale et une densité moyenne de 70 habitants par hectare seront nécessaires 11 640 hectares ; considérant le nombre de parcelles créées (*demarcadas*) de 1980 à 1983. Sur l'hypothèse maximale, seront nécessaires 17 355 hectares. Il est estimé à seulement 13 080 hectares les terrains disponibles en 1980 dans les districts urbains I-VIII de la ville, y compris les zones non adaptées pour l'habitation et quelques zones destinées aux zones vertes et industries. Ainsi, considérant l'hypothèse minimale ou maximale de croissance, il sera nécessaire occuper des zones en dehors des districts urbains. Le taux de croissance de la population de la ville est influencé par la situation économique du pays par rapport les conditions de la ville, ainsi la solution à ce problème est à trouver en dehors de la ville. La projection de l'accroissement naturel est différente de celle de l'hypothèse minimale et maximale, car le premier est d'abord influencé par un facteur endogène à la ville de Maputo et porte sur la différence entre le nombre de naissance et de décès, les hypothèses minimale et maximale ont trait à des facteurs exogènes, tels que les mouvements migratoires, évoqués plus haut, entre autres.

Le tableau Fig. VII.31 ci-après synthétise et met en perspective la croissance de la population et la surface de terrains nécessaires pour l'habitation, selon les trois hypothèses déclinées ci-dessus.

	Projection de la croissance naturelle	Hypothèse minimale	Hypothèse maximale
Population en 1990	995 500	1 290 000	1 500 000
Croissance 1980-1990			
Habitants	240 200	534 700	744 700
(fogos) maisons	48 040	106 940	148 940
Déplacements des réserves			
Habitants	100 000	100 000	100 000
(fogos) maisons	20 000	20 000	20 000
Parcelles nécessaires 1980-1990	68 040	126 940	168 940
Terrains effectivement parcellisés (parcelados) 1980-1983	12 000	12 000	12 000
Parcelles nécessaires 1984-1990	56 040	114 940	156 940
Surface nécessaire (ha) 1984-1990	4 000	8 210	11 210
Population en 1995	1 140 000	1 530 000	1 930 000
Croissance 1990-1995			
Habitants	144 500	240 000	430 000
(fogos) maisons	28 900	48 000	86 000
Parcelles nécessaires 1990-1995	28 900	48 000	86 000
*Surface nécessaire (ha) 1990-1995	2 065	3 430	6 142
Total terrains 1984-1995	84 940	162 940	242 940
Total surface (ha) 1984-1995	6 065	11 640	17 355

Fig. VII.31: **Croissance de la population, surface des terrains et le nombre de parcelles nécessaires pour l'habitation (1984-1995).** * Densité moyenne : 70 hab./ha. Population 1980 : 755 300. Source : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

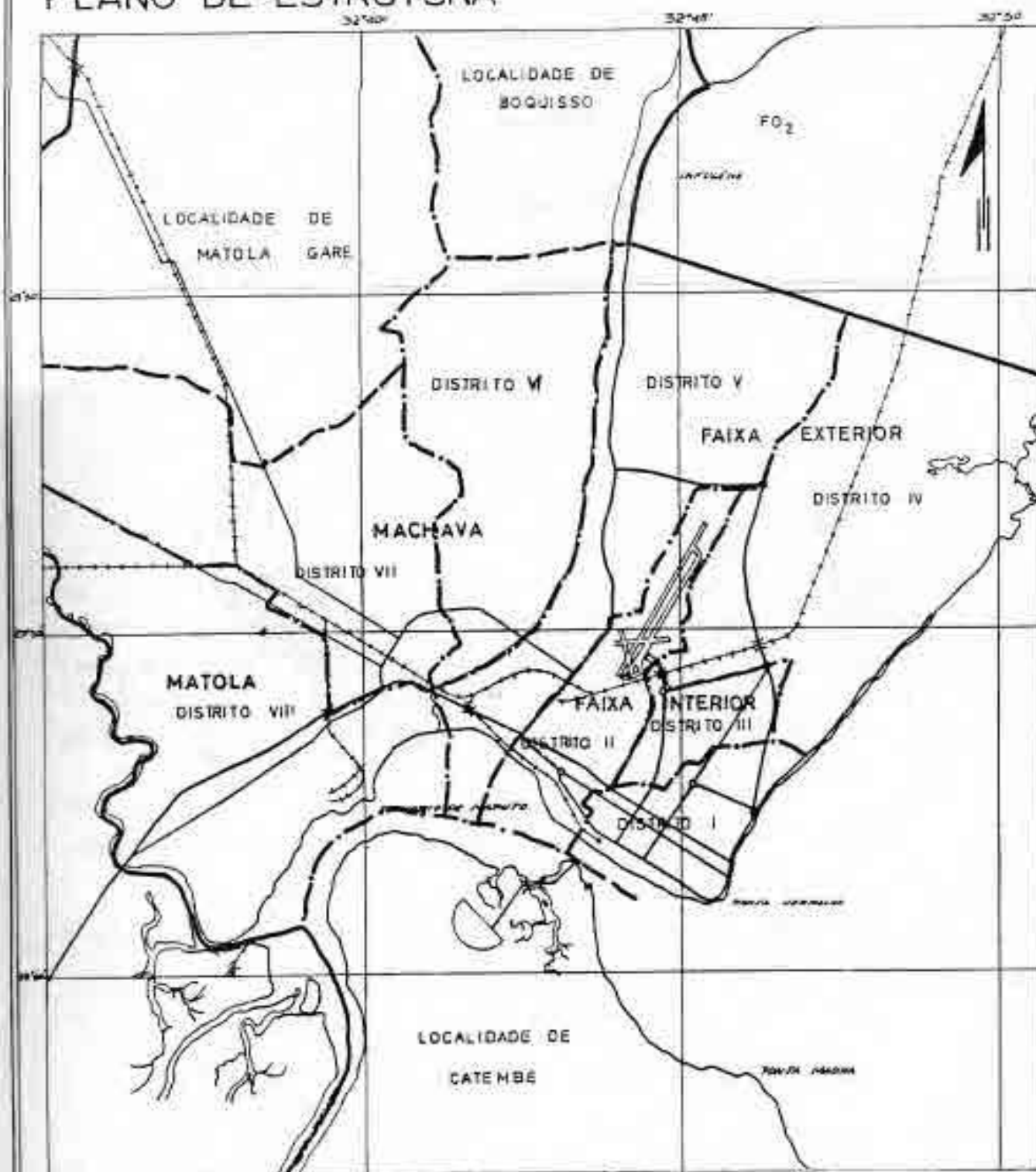
c- La répartition spatiale de la population

Le cinquième chapitre du *Plano* porte sur le découpage administratif de la ville (qui englobe Maputo et Matola), dont l'instauration remonte à 1983, et elle se compose de huit districts urbains (120 000 à 150 000 habitants et en moyenne 12 à 15 quartiers chacun) et quatre localités. Ces dernières pourront à terme devenir districts suite à l'augmentation de leur population.

La carte (Fig. [VII.14]) ci-après, présente le découpage administratif de la ville de Maputo (et Matola).

CIDADE DE **MAPUTO** PLANO DE ESTRUTURA

MAPA 3 DIVISÃO ADMINISTRATIVA



LEGENDA

- Limite da Cidade
- - - Limite do Distrito Urbano
- - - Limite da Localidade
- +— Linha Ferrea
- - - Estrada Asfaltada
- ~ Rios

0 1 2 3 4 Km

Fig. [VII.14]

INPF 1985

Il est prévu qu'après l'approbation du *Plano*, des plans de développement soient mis à l'étude à l'échelon du district par les services d'urbanisme du Conseil Exécutif. Ces *planos* de district doivent être compatibles avec les normes nationales de l'aménagement urbain (*planeamento urbano*). Les *planos de distrito* comporteront un zonage plus détaillé et serviront à contrôler l'usage du sol et à répartir les équipements sociaux. Le plan de structure définit un zonage de la ville en fonction des caractéristiques urbaines des différents territoires qui la composent.

La *zone de ciment* (*district n° 1*), zone centrale développée pendant l'époque coloniale, est composée d'immeubles ou de maisons en dur et concentre infrastructures, équipements, services, commerces et emplois administratifs. Elle regroupe l'ancien centre-ville avec sa grille facilement reconnaissable³⁷ et l'extension qui part de la Ponta Vermelha en direction du Nord³⁸. La *bande intérieure* (*districts n° 2 et 3*), au nord et nord-ouest de la ville de ciment est caractérisée par une occupation mixte d'industrie et d'habitations en matériaux durs ou en matériaux éphémères. La *bande extérieure* (*districts n° 4 et 5*) au nord et nord-est de la bande intérieure et la zone de Machava (*districts n° 6 et 7*) connaissent une occupation plus récente et accueillent en large partie l'habitat spontané. Matola (*district n° 8*) était jusque-là une zone autonome et l'urbanisation y est en large partie organisée. Ci-après, sont synthétisées les données concernant les types d'habitat par zones déclinées ci-dessus.

	Urbanisée		Semi-urbanisée		Non urbanisée		Total	
	Surface (ha)	%	Surface (ha)	%	Surface (ha)	%	Surface (ha)	%
Ville de ciment (District 1)	700	98,6	-	-	10	1,4	710	100
Bande intérieure (Districts 2 et 3)	68	5,7	360	29,9	775	64,4	1 203	100
Bande extérieure (Districts 4 et 5)	133	6,0	980	44,5	1 092	49,5	2 205	100
Machava (Districts 6 et 7)	75	7,1	575	54,5	405	38,4	1 055	100
Matola (District 8)	845	52,6	370	23,1	390	24,3	1 605	100
Total	1 821	26,9	2 285	33,9	2 672	39,4	6 778	100

Fig. VII.32: **Types d'habitat par zones (1983)**. Source : *Plano de Estrutura*, p. 26.

Dans chacun de ces districts, le plan analyse la répartition du territoire en fonction du type d'urbanisation qu'il accueille. Les *zones d'habitation urbanisées* ont atteint un niveau d'urbanisation complet avec des habitations en dur, une voirie asphaltée, une alimentation publique en eau potable et en électricité et la présence d'équipements. Les *zones semi-urbanisées*

³⁷ Les constructions se développent au cours des années en hauteur avec une densité de 333 habitants par hectare.

³⁸ L'urbanisation n'y est pas achevée et le caractère résidentiel découle de la présence de maisons unifamiliales et de la densité de 40 habitants par hectare.

sont occupées selon des plans de lotissement mais le réseau de voirie, l'adduction d'eau, le réseau d'électricité et les équipements sont insuffisants, alors que les maisons n'ont pas toutes un caractère permanent. Les *zones non urbanisées* sont celles qui accueillent l'habitat spontané et sont dépourvues d'infrastructures, d'équipements et de services.

Zones	Surface		Population (estimation 1983)	
	(ha)	(%)	(habitants)	(%)
Zones urbanisées	1 821	26,9	219 127	25,4
Zone semi-urbanisées	2 285	33,7	290 919	33,8
Zones non urbanisées	2 672	39,4	351 924	40,8
Total	6 778	100	861 970	100

Fig. VII.33: **Les zones d'urbanisation**. Source : *Plano de Estrutura*, p. 25.

Les zones non urbanisées constituent près de 40% de la surface totale de la ville et accueillent 40% de sa population les densités dépassent les 100 ou 200 habitants par hectare. Les zones semi-urbanisées (environ un tiers de la superficie et de la population) accueillent quant à elle des habitants dans des conditions légèrement plus satisfaisantes. Les zones urbanisées qui disposent d'un niveau d'infrastructures et d'équipements suffisants ne constituent qu'un peu plus du quart de la superficie de la ville et accueillent 25% de sa population.

L'importance croissante de la ville spontanée est confirmée par le tableau ci-dessous qui montre que plus de 70% du territoire des villes de Maputo et Matola est occupé par une urbanisation diffuse ou des vides, ce qui correspond sans doute à de l'habitat spontané. Il est à noter la faible part du territoire consacrée à l'industrie et aux équipements (4%).

Types d'occupation	Surface (en km ²)	Surface (en %)
Habitat	67,78	10
Industrie	28,10	4,2
Zones vertes	74,02	11
Equipements...	29,35	4,3
Sous total	199,25	29,5
Occupation diffuse et vides	475,75	70,5
Total	675,00	100

Fig. VII.34: **Les usages des sols**. Source : *Plano de Estrutura*, p. 23.

La carte (Fig. [VII.15]) ci-après, présente l'usage des sols, et la carte (Fig. [VII.16]) présente le l'occupation des sols par type d'habitation par zone d'urbanisation

CIDADE DE **MAPUTO** PLANO DE ESTRUTURA

MAPA 4
USO ACTUAL DO SOLO

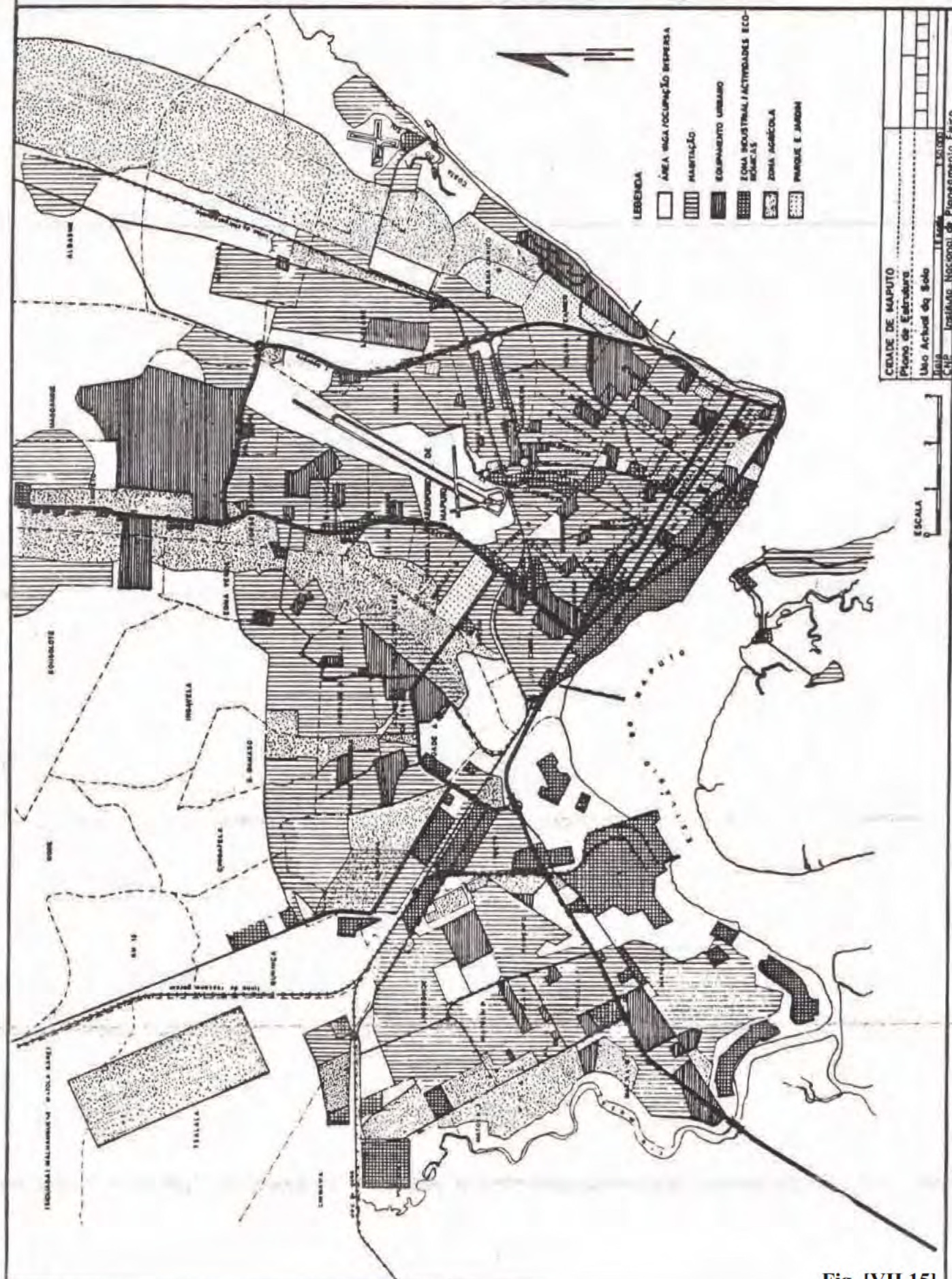


Fig. [VII.15]

MAPA 5
TIPOS DE HABITAÇÃO

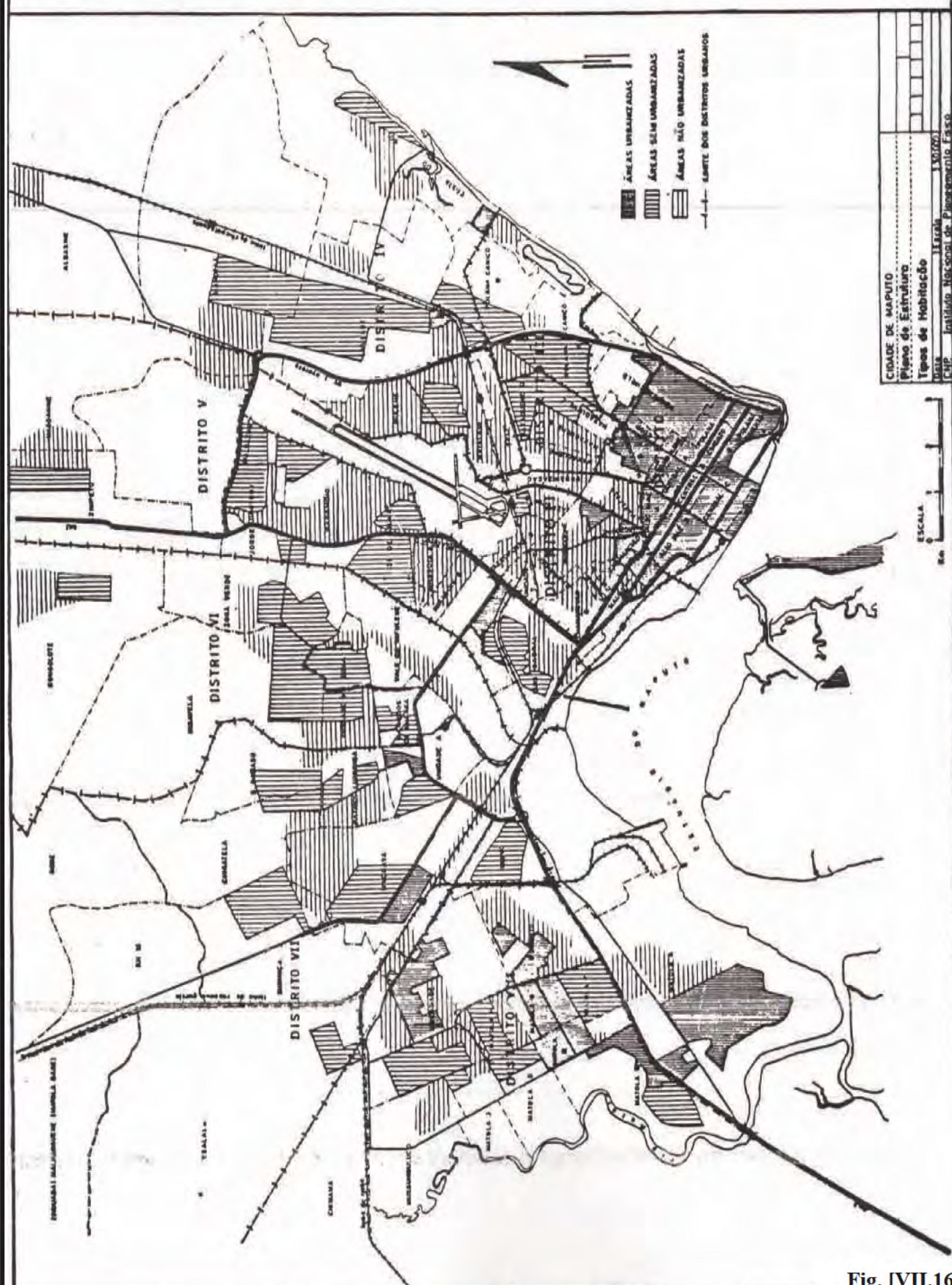


Fig. [VII.16]

d- La répartition spatiale des activités économiques

L'économie de la région est analysée et à Maputo, les secteurs d'activités qui emploient le plus d'habitants sont respectivement les emplois domestiques (32,5%), l'industrie (18,9%), le commerce (9,8%). Les principales fonctions de la ville ainsi que la structure économique restent celles de la période coloniale. Maputo garde son rôle fondamental dans le système régional des transports, en particulier en tant que gare ferroviaire et port. La sous-utilisation du port de Maputo et des transports à cause de problèmes politico-stratégiques pourra être surmontée avec le développement du commerce extérieur, encouragé par la SADCC et l'Afrique du Sud.

Les activités de production sont concentrées elles aussi dans la zone centrale urbanisée. Les zones industrielles sont implantées le long des principaux axes routiers. La plus importante concentration se trouve dans la zone de Machava-Matola (38% de travailleurs). Le terminal du Chemin de fer concentre également un important nombre de travailleurs de la ville (cf. le tableau Fig. VII.35: ci-après). Le total des emplois industriels s'élève à 65 796 travailleurs, soit 8% de la population de Maputo (860 000 habitants³⁹).

District	Zone	Nombre d'entreprises	Pourcentage d'entreprises	Nombre de travailleurs	Pourcentage de travailleurs
I	Baixa	16	3,9	1 683	3
	Autres zones centrales	81	19,6	13 039	20
	<i>Total</i>	97	23,5	14 722	23
II	Av. do Trabalho	55	13,3	4 613	7
	Av. da O.U.A.	14	3,4	3 212	5
	Unidade 7	41	9,9	4 548	7
	<i>Total</i>	110	26,6	12 373	19
III	Av. das F.P.L.M.	25	6	5 823	8,5
	Av. de Angola	66	16	5 629	8,5
	<i>Total</i>	91	22	11 452	17
IV	<i>Total</i>	13	3,2	315	0,5
V	<i>Total</i>	15	3,6	2 056	3
VI	<i>Total</i>	-	-	-	-
VII	<i>Total</i>	28	6,8	7 968	12
VIII	Matola A	41	9,9	13 383	20
	Av. da Namaacha	14	3,4	2 951	4,5
	Mussumbuluco	4	1	576	1
	<i>Total</i>	59	14,3	16 910	25,5
Total		413	100	65 796	100

Fig. VII.35: **Localisation des emplois industriels (1980)**Source : Inquérito – Direção Nacional de H., 1980. *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo.*

Ce chapitre six met également en perspective les zones de travail et les zones d'habitation. Il réitère par ailleurs les projets de la SADCC qui existent pour l'extension des zones industrielles

³⁹ Pour la population totale de Maputo j'ai pris les projections de la croissance naturelle du Recensement de la population de 1980. Voir *Plano de estrutura*, op. cité p. 19.

(800 hectares dans les quartiers de Trevo et Matola) et les zones de réserves. L'extension vise l'agrandissement du port (terminal de charbon, entre autres industries).

e- Les zones vertes : l'agriculture dans la ville

Des zones vertes sont aussi décrites et réitèrent les fonctions (*agro-élevage* pour approvisionner la ville, *forestier* pour le charbon de bois pour l'équilibre écologique et environnemental, la *pêche* et le *sport* et le *loisir*) définies par la 1^{ère} Réunion nationale des villes et quartiers communautaires de 1976. Les zones vertes sont classées en permanentes (parcellisées ou non), provisoires (parcellisées ou non⁴⁰) et d'extension de la ville, cette dernière à laisser en réserve (pour 1980-1995). Les formes de production sont en coopératives ou privées⁴¹. Le tableau Fig. VII.36 ci-après synthétise ces informations sur les zones vertes.

Les dites *zones vertes* sont pour l'essentielle des zones agricoles en périphérie de la ville et elles jouent un rôle important dans l'approvisionnement en fruit et légumes, des populations de Maputo. La production agricole de ces zones est un facteur très important pour l'économie de la ville, et la baisse productivité⁴² met en cause les besoins de sécurité alimentaire de la population de Maputo. Le plano préconise la mise à l'étude d'études approfondies sur ces zones vertes pour qu'elles deviennent des viviers à même de combler les déficits dans l'approvisionnement de la ville en produits agricoles.

District	Zones vertes permanentes		Zones vertes provisoires	Total (ha)
	Parcellisées (ha)	Non parcellisées (ha)		
III	-	140	-	140
IV	598	1 650	300	2 548
V	8	1 000	110	1 118
VI	164	500	185	849
VII	120	750	1 800	2 670
VIII	300	-	180	480
Total	1 190	4 040	2 575	7 805

Fig. VII.36: Les zones vertes de la ville. Source : Plano de Estrutura da Cidade de Maputo.

⁴⁰ Dans les Zones vertes certains zones ont fait l'objet d'un découpage formel par les services d'urbanisme de la Ville (appelé *parcelamento* en portugais), et d'autres zones ont été occupées par les populations bien avant que la Ville ait l'occasion d'effectuer le découpage (dite *não parceladas* en portugais).

⁴¹ La loi du sol alors en vigueur (*Lei de Terras*) prévoit l'exploitation agro-élevage (*agro-pecuária* en portugais) des terres à titre onéreux dès que la production est commerciale et à titre gratuit dès lors que la production est familiale. Sont estimées à 6 000 hectares les zones fertiles non exploitées. L'absence de bornage ou lotissement crée des conflits entre le secteur coopératif et le secteur familial, cela ne permet pas une bonne implication des populations dans le secteur agricole.

⁴² Les zones vertes agricoles à Maputo remontent à l'époque de la colonisation portugaise, et au lendemain de l'indépendance les fermes sont abandonnées et cela engendre la chute totale de la production.

f- Un bilan du niveau d'équipements

Un bilan sur la quantité des équipements sociaux tels que l'éducation (écoles et universités), la santé (hôpitaux et maternités), est l'objet d'une présentation dans le chapitre huit. L'eau, l'assainissement, le drainage, l'approvisionnement en électricité sont analysés au chapitre neuf. Le chapitre dix passe en revue les quelques principaux axes routiers de la ville, en particulier ceux qui assurent le raccordement entre le centre et la périphérie. Il décrit par ailleurs les quelques projets d'axes routiers qui existent dans les tiroirs de la ville, dont la matérialisation se heurte jusque-là à l'absence d'une éventuelle disponibilité de financement. Ce *Plano* ne présente pour autant aucune nouveauté sur le tracé des voies. Le secteur de transports est également présenté, les transports publics dont les bus assurent 85% des déplacements et 80% du trafic moyen en passager par kilomètre⁴³. Les quartiers les plus éloignés ne sont guère desservis efficacement. Sont aussi évoqués les transports ferroviaires (inter)urbains et le transport maritime assuré tant bien que mal par des ferryboats.

Le plan ne présente pas une grille sur le niveau d'équipement par district et ne dresse pas un bilan sur ces équipements. Il présente seulement une grille sur les équipements sociaux existant dans la zone centrale et dans la périphérie (cf. Fig. VII.36 ci-après).

Equipement	Zone centrale	Zones périphériques	Observations
Education :			
- Enseignement supérieur			
o Instituts	5	0	
o Ecoles techniques	3	0	
- Enseignement secondaire			
o Ecoles secondaires	2	0	
- Enseignement primaire			
o Niveau EP1 (6-10 ans)	46	55	7 en construction et 21 en extension.
o Niveau EP2 (11-12 ans)	9	2	
Santé :			
- Hôpitaux	3*	2	*Exclut l'Hôpital Central.
- Centres de santé	10	7	Matola n'a pas d'hôpital central.
- Maternités	6	4	5 annexes aux hôpitaux.
			3 annexes aux hôpitaux.
Installations récréatives polyvalentes	22	13	A Matola et Machava il n'y a que deux terrains de football

Fig. VII.36: **Equipement social de la ville.** Note : La « zone centrale » comprend la ville de ciment et la bande intérieure. Source : *Plano de Estrutura de Maputo*.

De par ce tableau ci-dessus, il s'avère que les équipements sociaux sont pour l'essentiel concentrés sur la zone centrale, tant pour ceux de l'éducation que pour ceux de la santé. Les zones périphériques ne sont quasiment pas desservies excepté pour le niveau d'enseignement primaire.

⁴³ VIAK, Estudo de Transportes Urbanos, Relatório preliminar, décembre 1980.

* * *

Selon le diagnostic établi par le *Plano*, seul un tiers (27%) du périmètre de la ville est urbanisé (correspondant pour l'essentielle à l'ancienne maille urbaine) et présente des équipements (et services) satisfaisants alors qu'il n'abrite qu'un quart (25%) de la population de la ville. Le nombre le plus important de population de la ville (41%) habite la plus grande surface non urbanisée (39%) et dépourvue de tous équipements et services. La zone semi-urbanisée (34%) avec d'équipements plutôt satisfaisants abrite également 34% de la population. Il s'agit de toute évidence d'une ville dont la plupart du périmètre n'est pas urbanisé.

6.1.2- Stratégies de développement de la ville et scénarios

a- Stratégies de développement

La quatrième partie du *Plano* porte sur les *Stratégies pour le développement de la ville* et ce pour les dix ans à venir. La croissance trop rapide de la population, liée aux migrations en provenance de la campagne, est perçue comme le principal obstacle à une bonne gestion de la ville. L'insécurité et la paupérisation des campagnes sont à l'origine de ce mouvement migratoire. Pour contrecarrer ce mouvement, une politique économique d'appui aux petits projets de développement agricole et d'appui au secteur familial, ainsi que la création d'industries utilisant des matériaux locaux est nécessaire. Par ailleurs, des bourgs doivent également être développés en tant que pôles de croissance, lieux des marchés agricoles et centres d'industries et de services locaux. Le développement d'un réseau de transports ferroviaire est la condition de ce rééquilibrage de l'aménagement du territoire. Le *plano* met l'accent sur le besoin d'inverser la migration et cela passe par une priorité à accorder au développement rural et régional en matière d'investissements et dans un contexte de faiblesse de ressources. Cela implique de réorienter les investissements vers l'extérieur de la ville. La ville pourrait malgré tout à long terme en tirer profit.

b- Scénarios pour le développement de la ville

Le *plano* présente des hypothèses de développements axés sur trois scénarii :

- *scénario 1 : une extension spontanée et non maîtrisée (status quo) ;*
- *scénario 2 : une extension ordonnée concentrique, et ;*
- *scénario 3 : une extension ordonnée linéaire.*

Le scénario 1, *une extension spontanée et non maîtrisée*, se base sur une hypothèse de croissance de la population (1 500 000 en 1995). C'est un scénario qui annonce ce qui pourra arriver à défaut d'un développement ordonné, sans un suivi de l'occupation du sol, sans investissement préalable en infrastructures et sans une coordination des zones d'extension

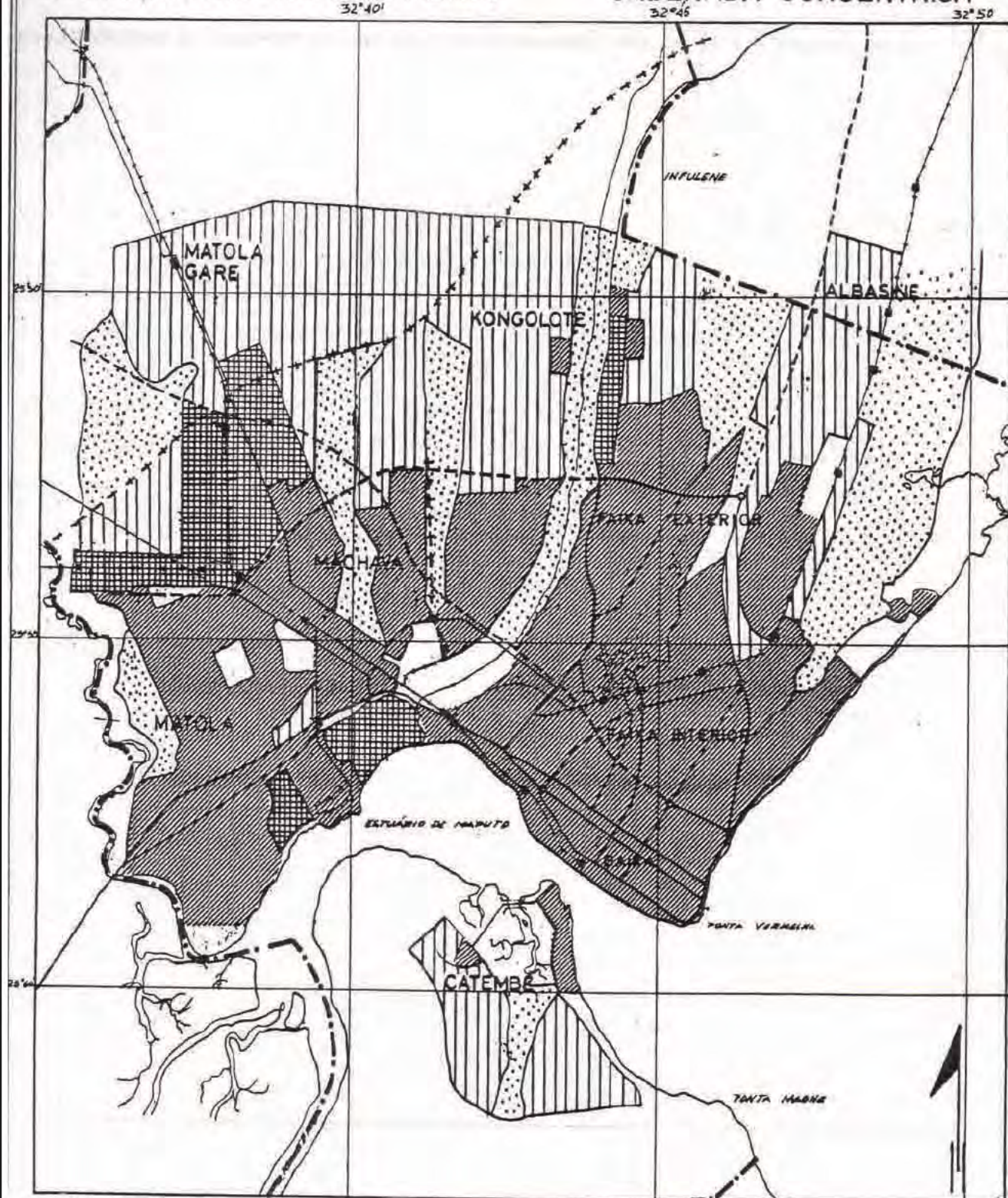
d'habitation et des activités économiques. C'est un scénario du « *laisser-faire* » qui ne prévoit qu'une petite intervention pour l'entretien de la structure existante. Cela conduit à la densification de toutes les zones déjà occupées avec des habitations y compris les zones d'occupation ancienne, qui sont déjà sur occupées, les réserves pour d'autres types d'affectation et les zones déjà loties⁴⁴. Ce scénario est à éviter mais est le plus probable.

Le scénario 2 : une extension ordonnée concentrique, prévoit de solutions aux problèmes existants liés à l'extension de la ville et à un développement de base économique existante, à travers le développement du secteur des transports et des projets de la SADCC d'extension portuaire. C'est un scénario axé sur le développement portuaire, industriel et routier. Les résultats de ce modèle de développement sont tributaires de la réussite de l'économie industrielle et un développement industriel à grand échelle est peu probable. A moyen terme pourra se produire un rapprochement des lieux d'habitation et de travail, un meilleur accès aux équipements sociaux, par la décentralisation de l'industrie et l'amélioration des moyens de transports publics. En prenant en compte l'hypothèse de croissance de la population, la ville urbaine s'étendra sur 18 km au nord de l'estuaire. A long terme l'emploi du secteur formel de l'économie de la ville pourra être revu à la hausse. Aussi, les asymétries entre ville et campagne se verront accentuées et l'attraction de la ville prévaudra. Les difficultés liées à l'adduction en eau potable, la production de denrées alimentaires pour la ville s'accroîtront. C'est un scénario qui exige des investissements à court terme pour la construction d'infrastructures et du réseau de transports et des devises pour recruter des experts étrangers. Ce scénario suppose donc une concentration des ressources sur la ville de Maputo, ce qui implique une absence d'investissement à court terme pour les autres villes et pour le milieu rural, ce qui encourage de surcroît l'immigration vers Maputo. Le *Plano* ne privilégie pas ce scénario pour les dix ans à venir, à défaut de ressources et recommande fortement un développement industriel graduel à long terme en équilibre avec le développement rural et régional. Ci-après, la Fig. [VII.17] sur le scénario fondé sur une extension ordonnée concentrique.

⁴⁴ L'absence d'orientation conduira à l'augmentation du chômage, du sous-emploi et du secteur informel de l'économie. La centralisation des avantages continueront de creuser l'écart entre le centre-ville urbanisé et la périphérie, ainsi l'attraction des populations vers le centre prévaudra. Cela conduira par ailleurs à la détérioration des conditions de vie en ville (salubrité, assainissement, accès aux équipements sociaux) et les coûts liés à la médecine curative, sécurité policière, entre autres. L'occupation spontanée et non maîtrisée continuera sur les zones de réserves pour les industries, Matola en particulier, mais aussi les zones vertes et cela réduira la zone de production et alimentaire de la ville. De plus, lors de l'implantation des industries, les coûts de déplacement et de réaménagement des populations seront très élevés. Les nouvelles mailles de parcelles rectangulaires de 12,5mx25m pourront se voir morcelées par la population et augmenter la densité.

CIDADE DE **MAPUTO** PLANO DE ESTRUTURA

MAPA 6. ALTERNATIVA 1. EXPANSÃO ORDENADA CONCÊNTRICA



LEGENDA

- Ocupação Actual
- Habitação
- Expansão de Industria
- Zonas Verdes Permanentes
- Estrada Proposta
- Linha Ferrea Proposta
- Linha Ferrea
- Estrada Alcatroada
- Rios

0 1 2 3 4 km

Fig. [VII.17]

INPF 1985

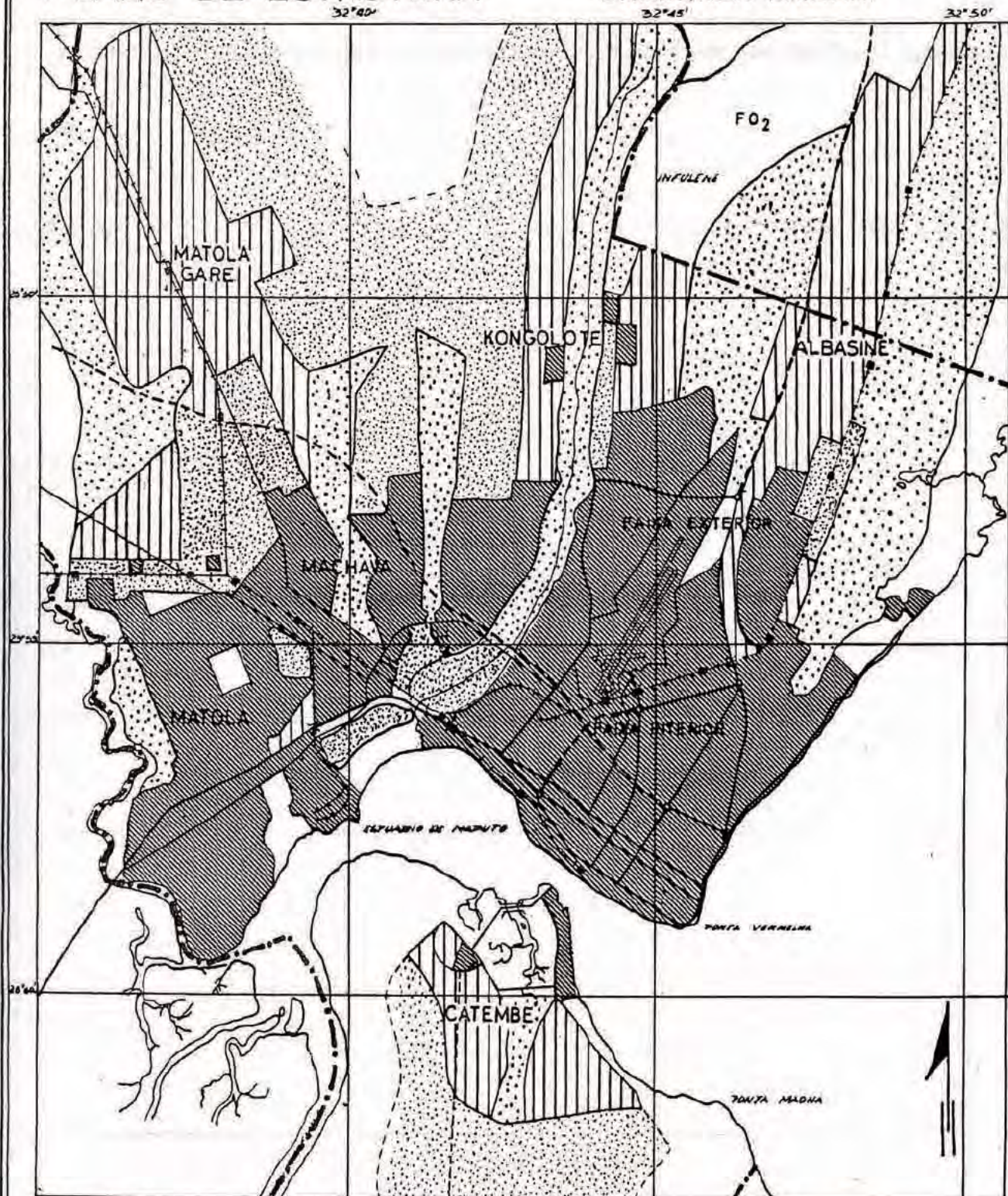
Le scénario 3 : une extension ordonnée linéaire, préconise un développement fondé sur la mise en valeur des ressources disponibles et encourage la croissance dans les zones desservies par les transports publics⁴⁵. Ce scénario prévoit de produire des terrains constructibles dans un rayon de 3 km autour des gares ferroviaires, dans une bande de 2 km de part et d'autre des principaux axes routiers, pour attirer les familles qui occupent les zones surpeuplées. Une personne par trois familles pourrait être embauchée dans les zones vertes et une personne de chaque nouvelle famille pourrait posséder du terrain (jardin potager) propre à son autosuffisance. Si la population s'implique, cette opportunité pourra être génératrice d'emplois locaux. La centralisation des avantages urbains prévaudra à court terme et des transports plus intensifs pourront résoudre ce problème. Dans la mesure du possible il faudrait mettre en place des équipements, tels que des écoles et des centres de santé dans ces nouvelles zones d'habitat. Il est prévu une croissance de la population dans les zones surpeuplées mais la situation sera meilleure que dans le cas d'un développement spontané et non maîtrisé, avec des moindres coûts pour le relogement des populations dans le futur. A court terme les coûts les plus élevés concerneront les transports et dans une moindre mesure les lotissements et la construction des équipements sociaux. A long terme les coûts seront ceux du réaménagement de la bande intérieure et à court terme ce scénario est moins onéreux que le scénario 2 et permet le développement à la fois de projets ruraux et régionaux dans le but de baisser la migration. Certes, ce scénario ne peut pas résoudre tous les problèmes mais il apporte une base pour le développement équilibré à moyen terme et ne s'oppose pas à une forme concentrique sur la base de l'industrie à long terme et il représente un schéma de développement ordonnée susceptible d'être matérialisé dans le court terme.

La Fig. [VII.18]) ci-après, présente l'Extension ordonnée linéaire.









⁴⁵ Les interventions prévues portent sur des investissements pour l'amélioration des transports publics existants (chemin de fer en particulier, grâce à sa grande capacité), définition et bornage des zones vertes pour la production intensive, les investissements de base pour les nouvelles zones d'extension de l'habitat à proximité des zones vertes et le long des axes de transports routiers et dans quelques noyaux ruraux dans la ville. C'est-à-dire un développement de Matola Gare, vers le nord de l'Infulene et Zimpeto et le long du chemin de fer vers Marracuene. Il prévoit aussi un développement de Catembe. Il prévoit par ailleurs, pour le long terme, la mise en valeur des zones environnantes prévues pour l'industrie, des zones vertes pour les plantations de subsistance. Aussi, de petits investissements pour améliorer la Bande Intérieure et les équipements sociaux décentralisés.

CIDADE DE **MAPUTO** PLANO DE ESTRUTURA

MAPA 7. ALTERNATIVA 2. EXPANSÃO ORDENADA LINEAR.



LEGENDA

-  Ocupação Actual
-  Habitação
-  Zonas Verdes Permanentes
-  Zonas Verdes Provisórias
-  Estrada Proposta
-  Linha Ferrea
-  Estrada Alcatroada
-  Rios

[VII.18]

0 1 2 3 4 km

INPF 1985

S'il apparaît à l'évidence que le scénario 1 (*extension spontanée et non maîtrisée*) n'est pas un modèle acceptable pour l'avenir, il est le plus viable, puisque le scénario 2 (*extension ordonnée concentrique*) n'est pas faisable faute de moyens. Le scénario 3 (*extension ordonnée linéaire*) présente de possibilités réalistes pour l'extension de la ville mais ne résout pas le problème fondamental de la croissance de la ville. Le développement régional s'avère la seule stratégie à même de résoudre ce problème, bien qu'à long terme. Ce plan se veut une politique souple et non rigide, à ce sujet le développement linéaire ordonné présente l'avantage de ne pas exclure la poursuite des autres formes de développement à long terme. Le développement linéaire permet d'identifier les zones propres au développement de l'habitat dans le court terme (à l'horizon 1990). Ces zones se trouvent le long du chemin de fer vers Marracuene, la Vallée de l'Infulene jusqu'au nord de Kongolote et Zimpeto. Aussi, le long du chemin de fer vers Ressano Garcia et jusqu'à Matola Gare. A partir de 1990, s'imposera le début du développement de Catembe.

6.1.3- Propositions d'interventions prioritaires

La V^{ème} partie (*Propositions*) définit les zones générales pour l'extension et le développement futur, identifie des réserves à usages spéciaux au niveau national et de la ville et fixe (et présente sous forme de pièces graphiques) les interventions prioritaires à effectuer. Il laisse au soin aux services d'urbanisme de la ville (D.C.U.) d'élaborer des documents d'urbanisme à l'échelle du district (*Planos de Desenvolvimento Distritais*) sur la base des décisions émanant du *Plano de estrutura da cidade*. Les plans de district doivent constituer les instruments de contrôle de l'usage des sols et de matérialisation des interventions urbaines. Il est préconisé que les propositions du *Plano de estrutura* soient portées et mises en œuvre par un ensemble d'acteurs institutionnels, tels que les *Transportes Públicos Urbanos* (TPU), l'*União de Direcção de Abastecimento de Águas e Saneamento* (UDAAS), *Electricidade de Moçambique* (EDM) et les différentes directions de la Ville (Conseil Exécutif).

Une attention particulière est portée à l'habitat et ce en trois sous-chapitres. Dans le premier qui est dénommé *maille urbaine*, sont préconisées les zones de réserves pour l'extension de l'habitat, le commerce et l'artisanat mais encore pour l'équipement social (écoles primaires et installations de récréation). Aussi, l'adduction d'eau, l'accès aux transports publics, l'assainissement de base et l'éclairage public. Les nouvelles *mailles urbaines* sont mises en œuvre par le biais des projets de détail d'urbanisme (*projectos parciais de urbanização*) et doivent suivre les normes qu'il décline en annexe I.

Les scénarios d'extension ordonnée concentrique et celui d'extension ordonnée linéaire, je les ai évoqués plus haut, présentent plusieurs zones communes pour l'extension de l'habitat, et le *Plano* préconise alors la création de nouvelles *mailles urbaines*⁴⁶ (1^{ère} phase) dans ces zones communes, telles que synthétisées dans le tableau Fig. VII.37 ci-après.

District	Quartier	Surface brute estimée de la maille urbaine (ha)	Observations
IV	Mahotas	400	
	Albazine	535	
V	Magoanine	350	
	Zimpeto	150	
VI	Zonas verdes, Kongolote, Ingavela	550	
VII	Cingatela, Bunhiça	100	Ou 2 ^{ème} phase, dépend des besoins
	Tsalala (nord)	100	
	Tsalala (sud)	300	
VIII	Cikama	100	Ou 2 ^{ème} phase, dépend des besoins
Localidade de Matola Gare	Matola Gare, Km 15, Kobe, Uamatibiana	200	
Localidade de Boquisso	Intaca	60	
Localidade de Catembe	Chali	400	Dépendante des services de Ferry Boat
	Chamissava, Incassane	600	
Hors de la ville – District de Marracuene		300	

Fig. VII.37: *Mailles urbaines préconisées (1^{ère} phase)*. Source : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

Dans le cas où est privilégiée l'extension ordonnée concentrique (scénario 2), la 2^{ème} phase des *mailles urbaines* comprendra les zones présentées dans le tableau Fig. VII.38 ci-après.

District	Quartier	Surface brute de la maille urbaine (en ha)
VI	Ingavela, Kongolote	1 850
VII	S. Damaso, Cingatela	350
Localité de Matola Gare	Km 15, Kobe, Mahlemele	1 300
Localité de Boquisso	Muhaleza, Intaca	150

Fig. VII.38: *Mailles urbaines préconisées (2^{ème} phase). Extension ordonnée concentrique*
Source : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

Par ailleurs, si est privilégiée l'extension ordonnée linéaire (scénario 3), la 2^{ème} phase des *mailles urbaines* comprendra les zones telles qu'elles sont présentées dans le tableau Fig. VII.39 ci-après.

⁴⁶ Le terme *maille urbaine* (*malha urbana* en portugais) est utilisé dans le *Plano* et en particulier dans le **tableau 00** pour indiquer les périmètres délimités par des voies, certains de ces périmètres présentent 400 hectares ou plus, et je fais le rapprochement de cette *maille urbaine* aux très grands « îlots » préconisés par le *Plano* de Azevedo (1968). Il s'agit d'un carré ou rectangle par exemple, à l'intérieur duquel sont érigés des grands ensembles ou alors sont tracés des mailles d'une taille plus petite.

District	Quartier	Surface brute de la maille urbaine (en ha)
Localité de Matola Gare	Matola Gare, Mamatibiana	1 375
Localité de Boquisso	Boquisso, Mali, Lutaca	100 700
Hors de la ville – District de Marracuene		1 300

Fig. VII.39: **Mailles urbaines préconisées (2^{ème} phase). Extension ordonnée linéaire**Source : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

Le deuxième sous-chapitre est dénommé *appui à l'auto-construction* et, sous la base des « Directives économiques et sociales » émanant du niveau central, il préconise l'auto-construction et l'approvisionnement des populations en matériaux de construction sous gestion de la Ville (Conseil exécutif). Il insiste sur la définition de patrons de construction pour l'« habitat populaire ». Il est également volonté d'impliquer des entreprises de l'Etat et de leurs faire bénéficier des crédits de l'Etat, ainsi que la création de « coopératives d'habitation », et ce, dans l'espoir de développer à terme une base pour échafauder une politique d'habitat. Encore, dans le cadre de l'habitat le *Plano* définit des zones de réserves pour ériger de l'« habitat spécial », il s'agit des zones déjà urbanisées et il propose 135 hectares (dans le district IV : quartier Laulane), pour l'habitat collectif continu/discontinu haut (immeubles de R+4) et une éventuelle mixité fonctionnelle. Une bande de 250m d'emprise est réservée pour recevoir ces immeubles, les accès, jardins et parkings. Dans le district VIII (quartier Fomento) 135 hectares sont réservés pour recevoir 2 500 logements, équipements sociaux et espaces verts. Au nord du quartier Ferroviário sont réservés pour l'habitat spécial 50 hectares pour les représentations diplomatiques.

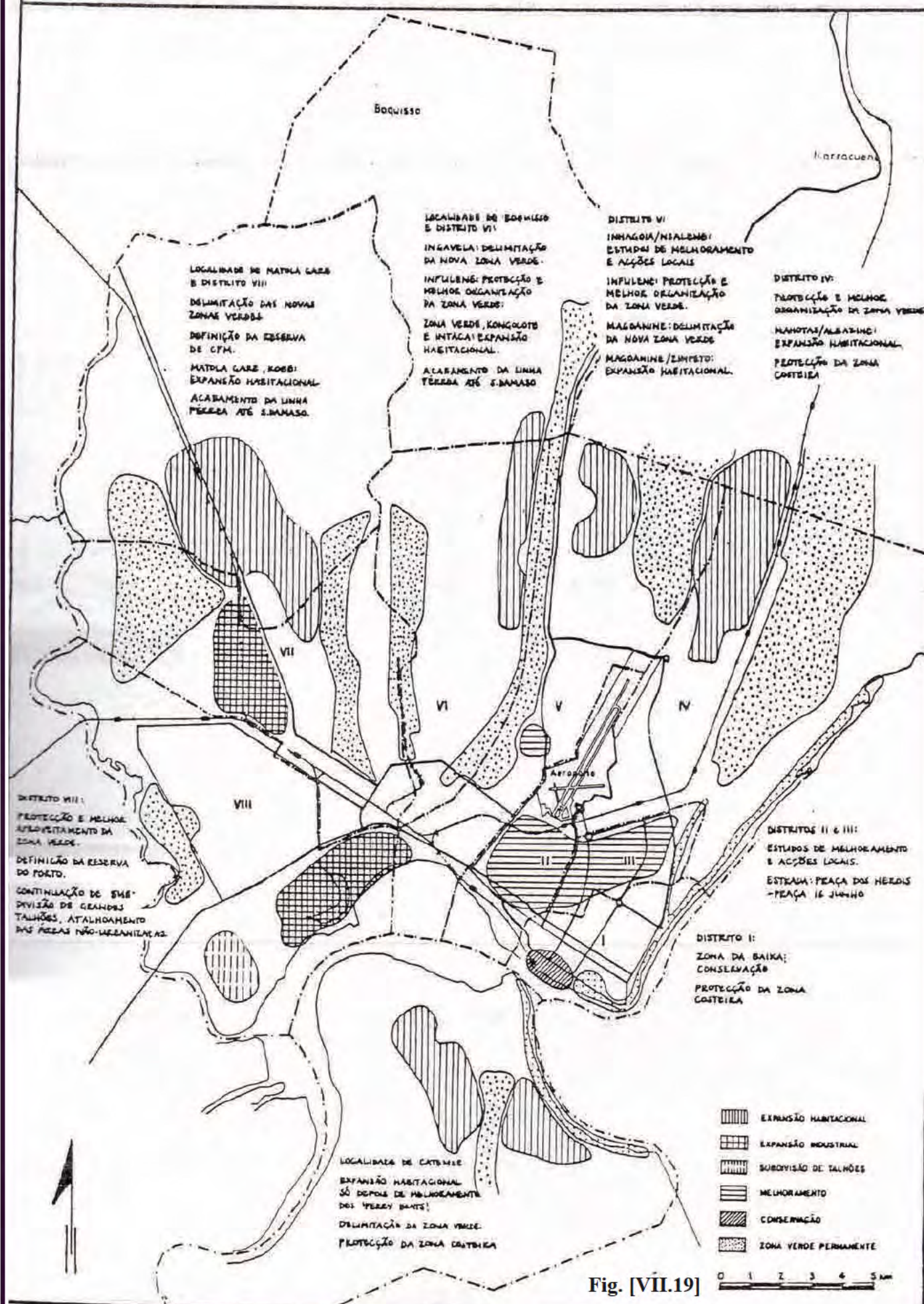
La Fig. [VII.19]) ci-après, présente les interventions prioritaires.

CIDADE DE MAPUTO

PLANO DE ESTRUTURA

MAPA 8

INTERVENÇÕES PRIORITÁRIAS



En ce qui concerne les *zones vertes*, le *Plano* vise à assurer des objectifs de production de denrées alimentaires pour nourrir la population, de création de postes de travail productif, et de production du charbon de bois. En ce qui concerne les *zones vertes agricoles*, le *Plano* distingue des *zones vertes permanentes* (pour la production horticole) et *provisaires* (qui sont occupées par des plantations mais sont des espaces réservés pour d'autres types d'occupation). Sont par ailleurs prévues des *zones vertes de protection* (dont la morphologie et le type de sols imposent une sauvegarde des espaces), tels les versants des collines, les versants côtiers pour les protéger contre l'érosion.

La Fig. [VII.20] ci-après, présente les réserves d'espace.

CIDADE DE **MAPUTO** PLANO DE ESTRUTURA

MAPA 9
RESERVAS

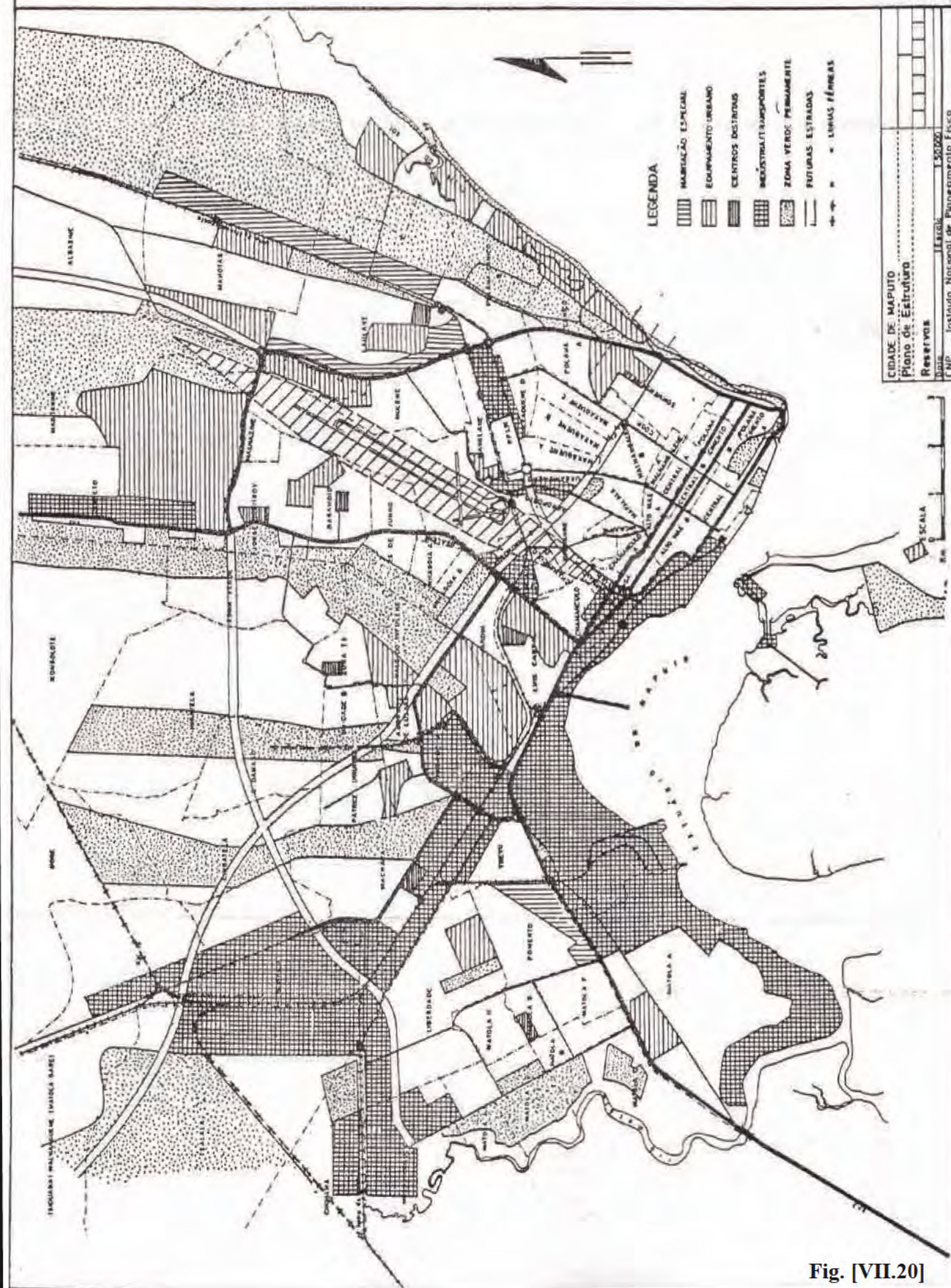


Fig. [VII.20]

Le *Plano* délimite les zones déjà occupées par les activités industrielles mais aussi prévoit de nouvelles zones d'industries le long de certains grands axes routiers et dans les différents districts.

District	Zone	Zone occupée par l'industrie (en ha)	Zone d'extension (en ha)	Zone de réserve (en ha)	Observations
I	Baixa	60	-	60	
II	Porto/CFM	210	70	280	Petite extension
	Av. Trabalho/OUA	75	-	75	
	Unidade 7	30	5	35	Petite extension
	Av. de Angola	15	5	20	Petite extension
	Total	330	80	410	
III	Av. de Angola	20	5	25	Petite extension
	Av. das FPLM	10	10	20	Petite extension
	Total	30	15	45	
IV	Av. das FPLM	25	35	60	Extension
V	SONEFE	20	55	75	Extension
	Av. de Moçambique	20	70	90	Extension
	Zimpeto	30	120	150	Grande extension
	Total	70	245	315	
VI	SONEFE	25	-	25	
VII	Av. das Indústrias	95	195	290	Grande extension/CFM
	COMETAL	10	565*	575*	CFM. Nouvelle gare
	Av. da Moamba	40	170	210	Grande extension
	Unidade A	5	145	150	Grande extension
	Total	150	1 075*	1 225*	
VIII	Porto	300	900	1 200	Grande extension
	Salinas	400	-	400	
	Av. da Namaacha	25	95	120	Grande extension
	Mussumbuluco	85	365	450	Grande extension
	Total	810	1 360	2 170	
Total	Zones principales	1 500	2 810*	4 310*	

Fig. VII.40: Les réserves pour les industries

* Zone provisoire – à définir en 1985 selon une étude du C.F.M. Source : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

Plan délimite des emplacements réservés en ce qui concerne les chemins de fer, le centre régional de transports routiers et les zones pour l'agrandissement l'aéroport existant pour se conformer aux normes de l'IATA (275 hectares). Une réserve de 300 hectares est prévue pour aménager une station de traitement des eaux usées. Enfin, le tourisme est installé sur la zone côtière et la baie de Maputo.

Des propositions d'améliorations de la dite bande intérieure (*faixa interior*) sont définies mais elles prennent la forme de diagnostics plutôt que de réels projets. Il reviendra aux services d'urbanisme de la ville et de l'Etat de mettre en œuvre ces projets. Ces interventions concernent l'usage des sols (amélioration des espaces libres, étude de la propriété foncière⁴⁷ et de l'attribution

⁴⁷ Le régime instauré depuis l'indépendance et inscrit dans la Constitution du Mozambique établit la pleine propriété foncière de l'Etat sur tout le territoire du Mozambique, je l'ai évoqué plus haut et à l'issue d'une décennie le *Plano* est l'occasion de la mise à l'étude de la question de la *propriété foncière*.

des terrains, relogement des populations et indemnisations), le développement d'infrastructures (améliorer les voies d'accès, adduction d'eau, sanitaires, drainage des eaux pluviales) et les constructions (équipements sociaux, maisons permanentes). Les interventions sont préconisées pour les quartiers ci-après. Les projets à réaliser sur deux ans touchent 14% de la population de la ville et 46% de la population de la bande intérieure.

Quartier	Population	Surface (en ha)	Densité (hab./ha)
Maxaquene C	20 300	75	380
Maxaquene D	26 000	72	360
Polana/Canico A	35 000	140	250
Nsalene	5 000	15	330
Nhagoia A (Inhagoia)	17 000	70	245
Nhagoia B (Inhagoia)	8 500	35	245
Micadjuine	11 000	38	290
Total	313 000	445	300

Fig. VII.41: **Projets d'intervention**

Approximativement 26 000 familles. Source : DCU, 1983. : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

Pour la mise en œuvre et la gestion du *Plano*, une Commission de l'aménagement urbain (*Comissão de Planeamento Urbano*⁴⁸) est créée, composée de huit à dix élus, des directeurs de services de la ville et assistés par des techniciens de la ville et de l'échelon national de *planning physique*.

6.1.4- Les annexes

Enfin, le *Plano* est consacré, dans la partie dénommée *Annexes*, aux normes, et présente également un plan monumental, la liste d'études effectuées sur l'aménagement de la ville, et la liste des interventions réalisées avant et après l'indépendance.

Normes à utiliser dans les Planos d'urbanisme de ville et de district

Les normes définies par le *Plano* concernent l'occupation par l'habitat, les équipements et les infrastructures.

i- Les *normes concernant l'habitat* et le choix des dimensions des parcelles tiennent compte des habitudes de vie différentes des populations attachées à la vie rurale (besoin de construire une habitation en matériaux traditionnels et simples, besoin des familles de garder un minimum de production agricole) et des populations urbaines.

⁴⁸ Il appartient à cette Commission, selon le *Plano*, l'approbation « formelle » des *Planos de estrutura* et des *Planos de district*, la divulgation des *Planos* et l'intégration de l'opinion publique, le suivi permanent du *plano*, les interventions prioritaires, le contrôle de l'occupation du sol, le contrôle des interventions des projets urbains, l'harmonisation des *Planos* sectoriels des différents services (santé, éducation, transports publics et infrastructures).

Les zones d'extension de la ville sont découpées en trois groupes, selon le type d'usage, la facilité d'accès aux transports publics entre d'autres services et infrastructures, voir Fig. [VII.10] (Types de zones d'extension par densité proposée) ci-après. La 1^{ère} zone comprend les zones d'extension de l'habitat qui sont desservies par les transports publics et ne sont pas très loin des centres de travail et des services. Les parcelles proposées sont petites, pour qu'un grand nombre de personnes puissent avoir accès aux services existants. La 2^{ème} zone est destinée « à une population qui n'accorde pas beaucoup d'importance aux services⁴⁹ Les parcelles seront plus grandes. La 3^{ème} zone présente de caractéristiques plus rurales, loin des services et des moyens de communications, et comprend pour l'essentiel des zones où ne sont pas prévues la mise en œuvre d'infrastructures et services dans un futur proche.

zones	Densité (habitants/hectare)	Surface maximale	Front minimal	maximal
1	90-100	320m ²	12,5m	15m
2	60-70	450m ²	15m	18m
3	40-50	900m ²	20m	30m

Fig. VII.42: **Dimensions des parcelles par zones.** Source : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

Le *Plano* dresse un bilan des concessions de terres dans les zones urbanisées et s'oppose à l'attribution des peu de parcelles encore disponibles sous le risque de ne plus avoir de réserves de terrains en particulier pour les organismes de l'Etat, de logement pour lesdits coopérants et les ambassades. Le *Plano* fait un rapprochement entre cette situation (accorder des parcelles grandes ou à haute valeur locative à des gens qui n'ont pas les moyens pour investir) et l'occupation indisciplinée des appartements vides, qui a laissé le pays dans une pénurie de logements. Ci-après (Tableau Fig. VII.43) sont synthétisées les orientations sur le type d'occupation et les dimensions des parcelles de certains quartiers et par district.

District	Surface		Quartier	Observations et parcelles disponibles
	Urbanisée	A urbaniser		
I	1 280 ha	30 ha	Polana Caniço A et B ; COOP ; Malhangalene A et B ; Central A, B et C ; Alto-Maé.	Pour la construction d'immeubles, excepté dans les zones à prépondérance de R/C ou R/C+1.
			Quartier Central (zone de la ville basse ou <i>baixa</i>).	Est prévu un traitement spécial car il s'agit d'une zone historique.

⁴⁹ *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*, Normes, 1985, p. 4.

			Sommerschield	Est considéré spécial pour les résidences du gouvernement ou représentation diplomatiques, et sur les 90 parcelles vacantes 20% sont prévues pour les personnes ayant des moyens pour investir.
II	65 ha	15 ha	Malanga, Chamanculo A, Mikadjuine	Pour ces derniers il est à considérer le fort lien entre les zones non ordonnées et très denses et dépourvues de services et prévoir de réserves de terrain pour les équipements sociaux. Pour cette zone sont prévus des immeubles en RC+3 ou RC+4.
III		Ce district n'est pas inclus dans les orientations pour les zones urbanisées du fait qu'il n'a pas de zones urbanisées. La pénurie de zones vacantes se vérifie dans les zones semi-urbanisées et les nouvelles parcelles auront les mêmes dimensions que celles existantes.		
IV	Les parcelles vacantes dans la zone urbanisées sont prévues pour les équipements sociaux.		Quartier de la Costa do Sol	Ce quartier n'a pas de zones vacantes à urbaniser. Ce quartier fait face à des problèmes d'érosion maritime, qui laisse également dénudées les fondations des maisons.
			Quartier de Laulane	135 hectares de réserve pour la construction de l'habitat permanent en immeubles de RC+3 ou RC+4 le long de l'avenue Julius Nyerere.

			Quartier de Ferroviário	De plus, 50 hectares (adjacentes au chemin de fer vers Marracuene) sont réservés, au nord du quartier Ferroviário, pour les résidences des représentations diplomatiques, et les constructions ne seront pas en hauteur mais des maisons individuelles.
V			Quartier Bairro do Jardim	Sont prévus des appartements et les constructions existantes suivent ce style. Les immeubles auront RC+3.
VII			Quartiers Machava et Unidade A	Possèdent peu de parcelles vacantes, les parcelles existantes ont une emprise frontale maximale de 20m.
		Ces quartiers ont 450 hectares de zones vacantes à urbaniser	Quartiers Fomento et Liberdade	Un projet d'urbanisation fait défaut. Les parcelles vacantes qui n'affectent pas la présence d'un projet ou d'une urbanisation pourront être accordées pour l'habitation unifamiliale en RC ou RC+1.
		Quartiers Matola A et C		Sont les zones avec les plus de disponibilité en terrain pour des constructions permanentes et les lotissements sont encore à effectuer. La surface des parcelles pourra avoir entre 1 200m ²

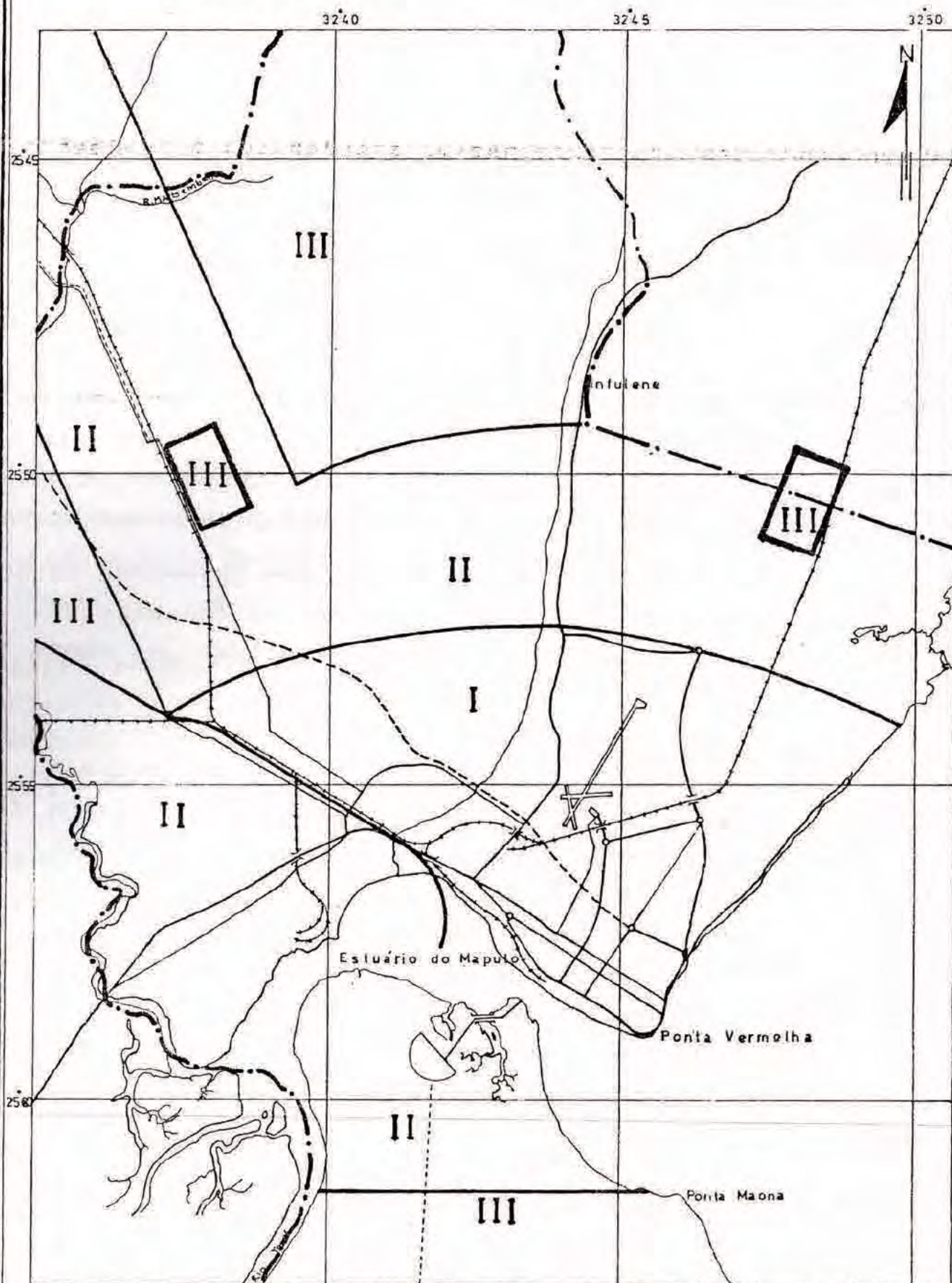
VIII				et 1 800m ² car ces terrains servent également pour l'agriculture à petite échelle (jardin potager à l'échelle familiale). L'habitat prévu est de RC ou RC+1.
			Quartier Matola A, B, F et G	Ces quartiers présentent peu de terrains vacants par rapport aux terrains déjà occupés. Ces terrains sont destinés à l'habitat RC et RC+1.

Fig. VII.43: **Orientation sur le type d'occupation et la dimension des parcelles**

Au vu du tableau (ci-dessus) la rareté croissante des parcelles vacantes est évidente. Vers la périphérie, il y a plus d'espaces vacants, en revanche les espaces sont moins urbanisés, et ces terrains servent également à une agriculture urbaine (à l'échelle familiale) en particulier adaptés aux populations attachées à la vie rurale (besoin de construire une habitation en matériaux traditionnels et simples, besoin des familles de garder un minimum de production agricole). Le *Plano* cherche par ce biais à anticiper la densification et de nouvelles occupations.

Au-delà des préconisations pour les zones et les parcelles, le *Plano* préconise par ailleurs différents échelons de découpage à même de mieux définir les équipements sociaux et les normes concernées, tels qu'ils sont présentés ci-après (cf. Fig. VII.21).

CIDADE DE MAPUTO



TIPO DE ZONAS DE EXPANSÃO
(POR DENSIDADE PROPOSTA)

Fig. [VII.21]

0 05 1 15 Km

Escala 1:50.000

INPF 1985

ii- Normes pour les équipements sociaux

Le *Plano* définit plusieurs échelons territoriaux et quantifie le nombre de familles et de personnes prévues, et le *Plano* reste ainsi fidèle aux orientations fixées lors de la 1^{ère} Réunion nationale sur les villes et quartiers communautaires (ou 1^{ère} RNCBC). C'est sur cette base qu'il détermine les équipements à prévoir.

Unité de découpage	Nombre de familles	Nombre de personnes
Bairro comunal (Quartier communautaire)	2 500	12 500
Unidade comunal (Unité communautaire)	400	2 000
Quarteirão (îlot ou pâté de maison)	50	250

Fig. VII.44: **Echelons de découpage**. Source : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

Au niveau de l'unité communale, sont prévus les équipements liés directement à l'habitat et sont utilisés quotidiennement ou plusieurs fois par semaine (crèches, magasins, écoles primaires, groupes de dynamisation, pharmacie, écoles secondaires, centres de santé, CEC, cinémas, foire populaire, services d'administration de mariages).

Type d'équipement/éléments	A – Niveau optimal (réaménagement)		B – Niveau minimal (nouvelle urbanisation)	
	Surface de construction (en m ²)	Surface de terrain (en m ²)	Surface de construction (en m ²)	Surface de terrain (en m ²)
A. Centre administratif	110	540	150	700
• Local pour le Parti	30	120	30	120
• Local pour les réunions	70	280	100	400
• Local pour les milices	10	40	20	80
• Place de réunions	-	100	-	100
B. Education (crèche, jardin d'enfant)	150	600	200	800
C. Approvisionnement et production	150	2 100	300	4 200
• Production artisanale (brique, etc.)	-	1 500	-	3 000
• Magasin, coopératif	80	320	150	600
• Garage de réparations	30	120	50	200
• Café, pâtisserie	40	160	100	400
Surface totale (1)	410	3 240	650	5 700
D. Sports	100	4 000	150	4 000
• Parque d'enfant	100	-	150	-
• Terrain de sport	-	4 000	-	4 000
E. Recréation	50	2 000	80	3 000
• Zones vertes	-	1 000	-	1 000
• Centres de convivialité	50	-	80	-
• Enceinte de foire	-	1 000	-	2 000
Surface totale (2)	560	9 240	880	12 700
F. Education/Ecole primaire	900-1 000	4 000	1 000	4 000
Surface totale (3)	1 460-1 560	13 240	1 880	16 700

Fig. VII.45: **Surfaces des équipements sociaux des Unités de quartier (2 000 hab.)**. Niveau A : est le niveau minimal à atteindre, utilisé spécialement en situations d'occupation existante, où il est difficile de réserver des surfaces pour cet équipement. (par exemple le réaménagement ou amélioration de quartiers existants). Niveau B : est le niveau optimal, prévu pour les nouveaux lotissements. Surface totale (1) : correspond aux équipements de A, B et C. Surface totale (2) : correspond aux équipements de A, B, C, D et E. Surface totale (3) : est le cas où est inclu une Ecole Primaire au niveau de l'Unité. Source : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

Des caractéristiques d'une Unité type sont établies par le *Plano* et elles concernent entre autres, les dimensions des parcelles, habitations, équipements.

A l'échelle du quartier sont prévus des équipements administratifs, sociaux, commerciaux et d'approvisionnement, infrastructures techniques. Ci-après, sont synthétisés dans le tableau Fig. VII.46: les équipements sociaux par quartier, les surfaces de construction et de terrain.

Équipement social de quartier	A – Niveau optimal		B – Niveau minimal	
	Surface de construction (en m ²)	Surface de terrain (en m ²)	Surface de construction (en m ²)	Surface de terrain (en m ²)
A. Centre administratif	450	3 800	340	2 020
• Locaux du Parti	150	600	100	300
• La Poste et les Communications	100	400	80	240
• Poste de police	100	400	80	240
• Agence bancaire	100	400	80	240
• Place de réunions	-	2 000	-	1 000
B. Santé : Pharmacie	60	240	40	120
C. Approvisionnement et commerce	1 500	6 000	1 200	3 600
• Marché	900	3 600	900	2 700
• Magasin d'artisans	600	2 400	300	900
D. Recréation et culture	500	2 000	380	1 140
• Centre social	300	1 200	200	600
• Bibliothèque	100	400	80	240
• Restaurant/Café	100	400	100	300
E. Lieu de Production (Chantier)	300	3 500	300	3500
F. Education / Ecole secondaire (5° et 6°)	1 000	4 000	1 000	4 000
Surface totale (1)	3 810	19 540	3 260	14 380
Surface de réserve de long terme				
G. Education/Ecole Secondaire général/internat	5 600	22 400	5 600	16 800
H. Santé / Poste de santé	100	400	100	300
I. Sport / terrain polyvalent	200	11 200	200	11 200
Surface de réserve (2)	5 900	33 900	5 900	28 300
Surface totale (3)	9 710	53 440	9 160	42 680

Fig. VII.46: **Surfaces des équipements sociaux des Quartiers**. Les surfaces de terrain sont calculées et indiquées en fonction des surfaces construites. Le facteur de relation entre surface construite et surface de terrain est de 1/3 (niveau minimal) et de ¼ (niveau optimal). Ces surfaces sont appliquées selon les unités administratives ayant ou non atteint leur limite de population. Surface totale (1) : est la surface totale du centre du quartier, correspondant aux équipements de A à F. Surface totale de réserve (2) : est la surface totale de réserve pour les équipements G., H. et I. Surface totale (3) : est le produit des surfaces (1) et (2). Source : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

D'autres normes concernent les standards techniques ayant trait à la desserte et aux densités.

Dimension de la parcelle (en m)	Nombre d'habitations	Nombre d'habitants	Square/ilot (en m ²)	Equipement de l'Unité
12,5 x 25	400	2 000	4 x 312,5	15 600

Fig. VII.47: **Unités type**. Source : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

Zone d'habitation (en ha)	Zone publique*		Zone de circulation	Surface totale (en m ²)	Densité (en m ²)
	Pâté de maison square	Unité Equipement			
12,5	1,4	1,6	5,0	20,5	97,6
61%	7%	8%	24%	100%	-

Fig. VII.48: **Bilan comparatif des surfaces** * Ne sont pas inclus les équipements de niveau de quartier. Source : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

Le tableau Fig. VII.49: ci-après synthétise le pâté de maisons et il comprend 36 parcelles destinées à abriter de maisons isolées.

Dimension moyenne de la parcelle	Surface de la parcelle (en m ²)	Surface d'habitation (en m ²)	Surface publique (en m ²)*	Surface de circulation		Surface total (en m ²)	Densité (hab./ha)
				Interne (en m ²)	Externe (en m ²)		
12,5 x 25	312,5	11 250	1 250	2 250	1 800	16 800	107,1
	%	66,96	7,44	14,88	10,72	100	
15 x 25	375	13 500	1 500	3 000	1 800	19 800	90,9
	%	68,18	7,58	15,15	9,09	100	
15 x 30	450	16 200	1 800	3 000	2 100	23 100	77,9
	%	70,13	7,79	12,99	9,09	100	

Fig. VII.49: **Pâté de maisons, parcelles et maisons isolées**. * Ne sont pas inclus les équipements de niveau de quartier. Source : *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*.

Le *Plano* s'attache également à établir de critères techniques pour les infrastructures, tel que l'eau (bornes fontaines : 1 pour 50 maisons, 1 pour 100 et 1 pour 250, selon les niveaux minimal, moyen et maximal), le drainage, la voirie, et l'assainissement.

Enfin, un *plan monumental* préconise une mise en valeur de la ville ancienne (coloniale, grâce à sa valeur historique), par le biais de l'embellissement paysager (plantes, jardins), en particulier de certains axes routiers. Sont par ailleurs définies des zones dites sociales et de réserves mais encore de zones vertes de protection qui comprennent également la bande littorale.

* * *

Au terme des premiers dix ans d'indépendance, le Conseil exécutif de la ville (structure déconcentrée de l'Etat) peine à mettre sur pied une stratégie de développement pour la ville. Dans le cadre de la mise à l'étude de ce document d'urbanisme, l'équipe du *Plano* dresse différents scénarios d'évolution de la ville, et force est de constater qu'elle-même est persuadée que ses préconisations ne seront pas prises en compte, et les extensions de la ville seront spontanées et non maîtrisées. Les réflexions sur la planification de la ville continue de s'approprier pour l'essentiel les règles établies sous les portugais (les outils de l'urbaniste traduisent une idée de

ville et une pratique européenne de la ville) donc inadaptées au contexte actuel, et au niveau de la production des espaces et de la pratique des espaces, il est évident que la ville croît d'elle-même, par sa propre dynamique.

6.1.5- Les effets du *Plano de estrutura*

A l'issue de la première décennie qui suit l'indépendance du pays (1975), les villes se révèlent dépourvues d'orientation pour la maîtrise de leurs extensions et croissent livrées à elles-mêmes. La forte croissance démographique, qui découle pour l'essentiel d'un solde migratoire engendré par l'exode rural, conduit à une non maîtrise des espaces urbains (le périmètre de la ville témoigne d'une surface occupée en 30% et 70% en occupation dispersée et les vides). Par ailleurs, le dernier document d'urbanisme réalisé pour la ville de Maputo (1968) remonte à l'époque des portugais et les autorités centrales ainsi que celles du Conseil Exécutif le jugent inadapté aux nouvelles réalités de la ville (tenure foncière étatisée⁵⁰, nouveau périmètre administratif de la ville, nouveaux usages des espaces par la nouvelle société, tel que l'agriculture). Un nouveau document d'urbanisme (*Plano de estrutura*) est ainsi mis à l'étude par l'INPF⁵¹ pour le compte du Conseil Exécutif de la ville de Maputo. La mise à l'étude de ce document d'urbanisme marque à la fois, l'amorce d'une volonté de planifier l'urbanisme de la ville, de maîtriser les extensions, d'orienter les occupations et constitue le point de départ de l'enchaînement d'une série de *Planos* mis à l'étude mais jamais approuvés. L'efficacité d'un document d'urbanisme s'évalue au moment de sa mise en œuvre et à l'aune de son respect. La complexité et la diversité de thèmes couverts par le *Plano* rendent difficile le passage au projet.

Le *Plano* est soumis à l'appréciation des responsables de la ville (Conseil Exécutif) pour approbation et ce dernier ne donne ni une suite favorable, ni une suite défavorable, et le *Plano* finit dans les tiroirs de la ville. Toujours est-il que, si la mise à l'étude du *Plano* est confiée au niveau central (INPF), la procédure d'approbation est mal encadrée et l'on ne sait pas qui est l'institution censée l'approuver. La ville comme l'Etat sont dépourvus de personnel technique à même de prendre en charge la mise en œuvre du *Plano*. En 1986, un nouvel élément vient s'ajouter aux difficultés et clôt définitivement la possibilité pour ce *Plano* de voir le jour : est instaurée une séparation administrative des deux Villes (Maputo et Matola). Ainsi, le *Plano* conçu

⁵⁰ Le *Plano* accorde une attention à la politique administrative ainsi qu'au *modus operandi* en vigueur et minimise l'introduction de nouvelles options mais aussi des procédures plus adaptées au long terme, tels que le changement des textes de loi inhérentes à l'accès à la terre.

⁵¹ L'Institut National de Planeamento Físico (ou Institut national de l'aménagement du territoire) est un organisme de niveau central de l'Etat et il lui revient l'élaboration des *Planos de estrutura* des villes du Mozambique. Entretien du 31 août 2006 avec M José Forjaz, qui en 1985 est chargé des *Planos*, en tant que secrétaire d'Etat de Planeamento Físico (Comissão Nacional do Plano).

pour l'ensemble de « l'agglomération » devient caduc et les plans de district ne seront jamais lancés.

B- La nouvelle République et le retour au marché (1996-2013)

Le début de la décennie de 1990 est l'occasion pour le Mozambique d'expérimenter des réformes aux niveaux politique (multipartisme) et économique (ouverture aux marchés), engendrées à la fois par des facteurs endogènes (besoin de mettre fin à la guerre et faire face à une explosion sociale) et exogènes (composer avec la communauté internationale⁵²). Pour parvenir à ces transitions, le pays se trouve contraint d'emprunter des chemins qui s'avèrent cahoteux, en particulier pour ce qui concerne la transformation fondamentale des institutions politiques.

1- Les réformes politiques

Cette décennie est une étape cruciale dans l'histoire du pays : le Parti unique est contraint d'accepter le multipartisme, la transformation de l'opposition armée en parti politique, le Renamo. Ces transformations permettent la révision de la Constitution (1990), la signature des Accords de Paix (1992) et l'introduction de réformes consécutives à la fin de la *guerre des 16 ans*. L'Assemblée nationale confirme ces réformes en 1994 et ce processus de transition politique devient ainsi irréversible. Cette même année, se sont également tenues les premières élections présidentielles et législatives.

1.1- La nouvelle Constitution

La Constitution de 1990⁵³ instaure la deuxième République, qui désormais est dénommée République du Mozambique tout court et apporte des changements en profondeur pour s'adapter au nouveau contexte socio-économique de la fin des années 1980. Bien que prudemment, le pays fait un pas en avant, par le biais de l'intégration de différents acteurs dans les débats sur le processus de gestion du pays et de construction d'une démocratie, au-delà du dit *centralisme démocratique*, qui est par nature un oxymore. Le pluralisme politique, et la reconnaissance du rôle des partis jettent progressivement les bases d'une démocratie représentative et amorce timidement

⁵² L'intervention des puissances occidentales ainsi que du FMI et de la Banque Mondiale pèse lourdement et crée des ruptures avec l'ordre antérieur et conduit à la révision totale du système économique et politique du Mozambique.

⁵³ La mise en œuvre des objectifs fixés par la nouvelle constitution découle de la fin de la guerre civile (*appelée par consensus « Guerre des 16 ans »*). Un *Acordo Geral de Paz* ou Accord Général de Paix – AGP est signé entre le gouvernement et la Renamo (Résistance Nationale Mozambicaine) à Rome, le 4 octobre 1992, grâce à la médiation internationale de la *Comunità de Saint'Egidio*.

la transition vers une démocratie participative. La garantie constitutionnelle des libertés d'expression et d'association, la création du Conseil Constitutionnel, le renforcement des droits et garanties individuels, ainsi que la tenue régulière d'élections législatives et présidentielles, vont dans le sens d'un Etat de droit. Au niveau économique, l'Etat renonce à la fonction interventionniste et se conforme à un rôle de régulation et de contrôle. Cette Constitution est l'objet d'un amendement en 1996⁵⁴, qui instaure la décentralisation et les collectivités locales.

1.2. La décentralisation : vers une refondation des pouvoirs locaux ?

Suite à l'instauration des nouvelles réformes politiques et institutionnelles, cette nouvelle ère qui s'ouvre est marquée par l'instauration à l'échelle locale de réformes administratives à travers la décentralisation⁵⁵ *des organes locaux* et la création des collectivités locales dénommées *Conselhos Municipais* (ou Conseils Municipaux)⁵⁶. Elles sont dotées d'autonomie administrative, financière et patrimoniale et sont sous tutelle administrative de l'Etat. Ce dernier est contraint de se désengager de la gestion locale et de redéfinir son rôle, dans ce nouveau contexte d'adhésion à cette nouvelle forme d'organisation de l'action publique. Cette évolution est consentie par le Frelimo et permet de structurer les formes d'organisation du pouvoir et de répartition des ressources qui répondent aux stratégies des acteurs politiques, économiques et sociaux. Des élections municipales interviennent en 1998 dans 33 villes du pays et permettent la mise en place d'Assemblées municipales (avec un président), et de maires (ou président du Conseil Municipal) lesquels s'entourent de conseillers municipaux (*vereadores*) nommés et généralement issus des directions déconcentrées de la Ville⁵⁷.

Cette transition des institutions mozambicaines vers la décentralisation est indispensable à l'amélioration de la gestion des 33 villes et elle doit prendre appui sur la mobilisation de ressources locales et le financement régulier et stable du développement urbain. Les premières années ne sont pas sans difficultés, entre autres, d'ordre budgétaire car l'*autonomie financière*

⁵⁴ Lei N° 9/96 de 22 de Novembro, BR N° 47, I Série, Suplemento de sexta-feira, 22.11.1996.

⁵⁵ Les bailleurs de fonds internationaux, la Banque Mondiale en particulier, jouent un rôle primordial dans la transformation des structures mozambicaines centralisées en structures décentralisées. Cette réforme a une dimension à la fois administrative et politique. Les bailleurs de fonds proposent en 1993 d'instaurer le programme PROL (programme de réformes des organes locaux) sensé rénover la globalité des différents secteurs d'activité (ce sont entre autres l'éducation, l'agriculture, la santé, l'énergie, les transports) et réformer le système de gouvernement local. Aussi, ce programme se focalise sur l'*urban management*. Le PROL succède au programme PRU (Programme de réhabilitation urbaine) qui avait été instauré en 1989 et dont les résultats sont mitigés, puisqu'il n'a pu assurer un recouvrement des coûts tel qu'escompté.

⁵⁶ La première loi date de 1994 (création des *districts municipaux*) et est ensuite remplacée par celle de 1997. Entretemps, le pouvoir politique à tous les niveaux reste dans les mains du Frelimo. Le multipartisme et l'ouverture de l'économie aux marchés commencent à changer les conditions de l'exercice du pouvoir du Frelimo.

⁵⁷ L'élection des membres de l'Assemblée Municipale et du Maire fait l'objet de deux scrutins séparés. Ce système d'administration locale est proche du système mis en place au Portugal, à la différence près que les *vereadores*, membres de la *Câmara* sont, au Portugal, élus au suffrage universel comme les membres de l'Assemblée municipale. VALES T., *Adressage et Gestion Urbaine à Maputo*, Grenoble, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 1999, p. 52.

n'est pas accompagnée par un transfert de moyens⁵⁸) et il faut attendre plusieurs années pour qu'un consensus se dégage autour d'une répartition plus équilibrée des finances mais aussi des compétences entre les échelles centrales et locales et d'une meilleure articulation des dynamiques de développement des différentes échelles de décision.

A l'issue d'une quinzaine d'années de processus de décentralisation au Mozambique le bilan reste mitigé ; dans les villes du pays émerge une autorité locale démocratique, et de nouvelle forme de participation des citoyens à la gouvernance locale se développent, mais persistent des préoccupations telles que, l'omniprésence de l'Etat, la difficulté d'articulation (entre dynamiques locales et encadrement central), la fragilité des finances locales (l'Etat ne transfère guère les ressources financières correspondants aux compétences transférées), le manque de moyens pour organiser et financer les processus d'intégration et de concertation sociales à l'échelle locale.

L'affirmation du pouvoir politique à l'échelle de *Conselho Municipal* relève également de l'autonomisation et de la consolidation des bases financières. En effet, ces dernières ne sont pas seulement dépendantes d'un ajout d'autonomie communale accordée par l'échelon central, à travers des textes de loi, et elles relèvent également des facteurs locaux, qui sont entre autres la présence d'une élite urbaine à même d'encadrer les dynamiques économiques endogènes et de participer à l'échafaudage d'un espace politique local autonome. Effectivement, à défaut de base productive et d'un important nombre d'activités génératrices de revenus, le *Conselho Municipal* de Maputo est dépourvu d'assise économique pérenne et d'acteurs politiques capables de s'approprier les avantages de la communalisation et d'entretenir la vie politique de Maputo.

* * *

L'ouverture politique à la démocratie apparaît à l'évidence comme un moyen pour parvenir à éviter une explosion urbaine. Cette ouverture politique bien que partielle, n'est pas un corollaire de l'ouverture économique consentie par l'Etat et elle est le corollaire de son échec. Enfin, l'instauration de la décentralisation et des collectivités locales permettent la refondation des pouvoirs locaux. Cette transition est indispensable aux 33 municipalités pour l'amélioration de la gestion et elle doit prendre appui dans la mobilisation de ressources locales et le financement régulier et stable du développement urbain.

A l'issue de trois lustres d'essai de décentralisation au Mozambique, le bilan reste nuancé, elle conduit à la démocratisation des villes du pays, et à l'implication des citoyens aux formes de participation à la gouvernance locale. L'omniprésence de l'Etat, la difficulté d'articulation entre les différentes échelles d'encadrement, mais encore la fragilité des finances locales ne permettent

⁵⁸ VALES T., « O endereçamento e a gestão municipal em Moçambique », In *Cidades Africanas* n° 5, Lisboa: Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2005, p. 102.

pas des avancées majeures.

L'affirmation du pouvoir politique à l'échelle de *Conselho Municipal* relève également de l'autonomisation et consolidation des bases financières de la ville. En effet, ces dernières ne doivent pas se restreindre à un ajout d'autonomie communale accordée par l'échelon central, à travers des textes de loi, et elles relèvent également des facteurs locaux, tels sont entre autres la présence d'une élite urbaine à même d'encadrer les dynamiques économiques endogènes et de participer à l'échafaudage d'un espace politique local autonome. Effectivement, à défaut de base productive et d'un important nombre d'activités génératrices de revenus, le *Conselho Municipal* de Maputo est dépourvu d'assise économique pérenne et d'acteurs politiques capables de s'approprier les avantages de la communalisation et à entretenir la vie politique de Maputo.

2- L'ouverture de l'économie

A la fin des années 80, le Mozambique s'engage dans une transition qui porte sur la restructuration de son économie et ce à travers l'ouverture de l'économie⁵⁹ aux marchés. Sans remettre en cause ouvertement l'idéologie marxiste-léniniste⁶⁰ instaurée au lendemain de l'indépendance du pays, l'Etat emprunte alors les voies des désétatisations de la propriété et des « décollectivisations » pour parvenir à relancer l'économie. Cette décennie est également l'occasion pour l'adoption par l'Etat en 1987 des PAS (politiques d'ajustement structurelles⁶¹). Aussi, sont analysés les retentissements de ces réformes et enfin, un essai d'analyse sur le fonctionnement de l'économie locale de la ville.

⁵⁹ A l'orée de l'indépendance, l'Etat Mozambicain est persuadé qu'une administration publique efficace est à même de promouvoir et de gérer le progrès économique et social dans l'intérêt national de son peuple. Cette attente est pourtant déçue et les secteurs publics pléthoriques et improductifs obèrent la croissance nationale et participent à générer la pauvreté. L'échec du système de planification centralisé ainsi que de l'interventionnisme de l'Etat démontre les inefficacités du système d'économie planifiée de l'Etat mozambicain.

⁶⁰ Lors du VI^{ème} Congrès du Frelimo en 1990, l'idéologie marxiste-léniniste est abandonnée et suite à la décision du Mozambique de se distancer du bloc socialiste, est formulée une demande d'aide internationale alimentaire et humanitaire pour faire face aux catastrophes naturelles qui ont ravagé certaines zones du pays.

⁶¹ Le premier PAS témoigne de la reprise de l'économie du Mozambique. Les mesures entreprises concernent les différents secteurs d'activités et le passage de l'économie dite planifiée à l'économie de marché suppose la mise en œuvre d'une série d'ajustements, à travers les dévaluations (1\$USD = 40MTs en 1984 et 1\$USD = 8 848MTs en 1995), la réduction de la masse monétaire en circulation, *in fine* la résorption d'une profusion des liquidités qui n'ont pas été investis, à défaut d'opportunités. La hausse vertigineuse des prix des produits et l'absence d'une hausse des salaires baissent le pouvoir d'achat des mozambicains.

2.1. Les privatisations

A partir de 1987, face à la situation macro-économique difficile⁶², le Mozambique doit assumer la transition d'une économie centralisée vers une économie de marché et l'Etat mozambicain se lance alors dans des réformes où l'*a priori* idéologique du tout-privé va prévaloir, au nom d'une efficacité économique qui est amorcée par les désétatisations. Cette réorientation de la politique économique est menée par l'intermédiaire du PRE (ou programme de réformes économiques)⁶³. Ce dernier met en œuvre, à travers les PAS, des mesures pour diminuer la dépendance du pays vis-à-vis des financements des bailleurs de fonds à un niveau acceptable. Aussi, l'Etat se désengage des principaux secteurs d'activité et privilégie leur désétatisation⁶⁴. Les secteurs économiques et les services publics sont les principaux visés par ces réformes.

Par ailleurs, le Mozambique amorce une série de dévaluations, le taux d'échange entre le Metical (MT), la monnaie nationale, et le dollar passe de 42 MTs pour 1\$USD à 840 MTs pour 1\$USD en trois ans. Quatre ans après le taux atteint 5 000 MTs pour 1\$USD.

Année	1986	1987	1988	De 1993 à 1994
Inflation	39%	166%	50%	Entre 30% et 71%

Fig. VII.50: Evolution de l'inflation au cours de la décennie de 90. Source : Lachartre B., op. cité p. 175.

L'impact social est lourd : le coût de vie, surtout en ville, devient de plus en plus onéreux, notamment en ce qui concerne la nourriture et l'essence. A l'issue d'un an de la réforme, le prix des produits de base comme le maïs et le riz augmente de 150% et 300%. En effet, la vie en ville devient difficile dès l'instauration du PRE à cause de la propre philosophie de cette réforme, que n'est qu'en faveur des zones rurales, parce qu'un des objectifs du PRE est de trouver un équilibre en faveur des paysans, considérés, même par la Banque Mondiale, comme les plus paupérisés⁶⁵. C'est ainsi qu'est constatée l'émergence et la prolifération du secteur dit *informel* composé par des petits vendeurs et du marché noir⁶⁶.

⁶² Entre 1975 et 1979 le taux annuel de croissance est de 2,5%, et entre 1980 et 1984 est de -6,5%. OJO O. et OKURUME G., *Mozambique Economic Rehabilitation Programmes I and II. Project performance evaluation report*. Operations Evaluation Department, African Development Bank Group, octobre 1999, p. 4.

⁶³ Ce sont des programmes de réformes structurelles prônés, « pilotés » et financés par les bailleurs de fonds, tels que le FMI (Fonds monétaire international) et la WB (Banque Mondiale) en particulier. L'adhésion du Mozambique au FMI et à la Convention de Lomé remonte à 1984.

⁶⁴ La privatisation au Mozambique apparaît tel qu'un outil de la réforme du secteur des entreprises de l'Etat, et elle vise à réduire les déficits budgétaires, à alléger la dette publique, à stimuler le secteur privé (outil de dynamique du développement et de l'emploi), enfin, à promouvoir une démocratie soutenue par le désengagement de l'Etat et l'intégration active de la société civile.

⁶⁵ Les mesures d'accompagnement social (dans ces programmes de réformes) sont absentes et il faut attendre quelques années pour que la dimension sociale de la restructuration économique soit prise en compte et les mesures sociales puissent progressivement s'imposer dans les villes du Mozambique, le PRE devient alors PRES. Par ailleurs, pendant que les citoyens subissent difficilement les effets de cette politique d'austérité l'augmentation des prix des produits agricoles bénéficie à l'économie rurale et conduit à une légère reprise du pouvoir d'achat des paysans.

⁶⁶ L'émergence du secteur informel est une réponse à cette situation de crise que subit le Mozambique, causé par le changement d'ensemble du système économique. Il est frappant de constater que ce secteur informel se développe rapidement et atteint un degré d'organisation structurel, et le gouvernement après avoir essayé de le supprimer comprend

2.1.1- La privatisation du secteur économique

Dans le cadre des réformes amorcées au Mozambique, l'Etat adopte une rigueur budgétaire et une austérité pour parvenir à résorber les déficits publics. Aussi, doit-il se délier des secteurs d'activité (comme entre autres l'agriculture, le commerce, la banque, le transport, l'industrie), réduire les dépenses de fonctionnement et augmenter les sources de financements par le biais entre autres des droits de douane et des impôts, intégrer le secteur privé dans l'économie pour parvenir à relancer la production agricole, suivie par la privatisation de l'industrie et de l'immobilier.

De 1990 à 1993 sont privatisées deux cents entreprises et de 1994 à 1997, 1 254⁶⁷. Les arguments en faveur de la privatisation des entreprises sous-entendent les échecs des réformes passées et du socialisme. Ces privatisations entreprises par l'Etat mozambicain visent à améliorer l'utilisation des ressources du pays (devenues rares), combler les déficits budgétaires et réduire l'Etat à ses fonctions essentielles. Dans les domaines gérés par l'Etat, la propriété en situation de monopole souffre de l'absence de concurrence sur le marché et est donc source d'inefficacités au stade de la production.

Le tableau Fig. VII.51 ci-après présente la progression annuelle des privatisations des entreprises au cours de la décennie à l'œuvre.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	Total
Privatisations	33	27	39	35	125	164	122	79	624
Contrat de gestion et Cession d'exploitation	0	18	6	0	0	82	40	0	146
Société mixte	3	19	13	8	6	15	6	0	70
Entreprises restructurées	36	64	58	43	131	261	168	79	840

Fig. VII.51: Nombre annuel d'entreprises restructurées.

Source : Direcção Nacional do Património do Estado, Ministério do Plano et Finanças, 1999.

Entre 1990 et 1993 le nombre de privatisations n'est pas important et il reste plus ou moins stable. En 1994 le nombre de privatisations est multiplié par presque quatre (de 35 à 125) et cette augmentation est due à une stabilité politique, puisqu'en 1994 le pays réalise les premières élections démocratiques (présidentielles et législatives). Au niveau des contrats de gestion et cession d'exploitation, le nombre est toujours peu important, excepté pour l'année qui suit les élections où il est de 82, soit quatre fois plus. Enfin, les sociétés mixtes présentent un nombre peu important et très varié.

Il est par ailleurs important d'appréhender l'importance de ces privatisations en fonction

que ce secteur est une source de survie pour la population et est le socle sur lequel naîtront des entrepreneurs capitalistes de demain.

⁶⁷ Direcção Nacional do Património do Estado, Ministério do Plano et Finanças, 1997.

des différents secteurs d'activité. Le tableau Fig. VII.52 ci-après présente un bilan des privatisations par secteur économique.

	Industrie, Commerce et Tourisme	Agriculture et pêche	Construction	Transports et communications	Autres	Total
Privatisées	339	117	113	28	24	621
Contrat de gestion et Cession d'exploitation	35	14	2	4	18	73
Sociétés mixtes	60	31	21	32	2	146
Entreprises publiques	?	?	?	3	3	6
Entreprises restructurées	434	162	136	67	47	846
Entreprises à restructurer	182	146	50	23	7	408
Total des entreprises	616	308	186	90	54	1 254

Fig. VII.52: **Nombre d'entreprises en restructuration et restructurées (jusqu'en 1997), par secteur d'activité** Source : Direcção Nacional do Património do Estado, Ministério do Plano et Finanças, 1997.

L'analyse globale de la distribution par secteurs d'activité montre que le nombre le plus important correspond à 50% des restructurations et est celui de l'industrie, du commerce et du tourisme (616 entreprises), suivi par l'agriculture et la pêche (308 entreprises ou 24,5%) et la construction arrive en troisième position (186 entreprises) juste devant le secteur des transports et des communications (90 entreprises). L'ensemble des autres secteurs représente 54 entreprises.

Aussi, il est important d'appréhender sur le nombre total (1 254) d'entreprises privatisées, la répartition du nombre des privatisations sur les différentes provinces du pays et d'appréhender le poids de Maputo sur l'ensemble du pays. Le tableau ci-après rend compte de la répartition des interventions de restructuration sur les différents secteurs économiques du pays et par province.

Province	Privatisées	Contrats de Gestion et Cession d' Exploitation	Sociétés mixtes	Entreprises publiques	Entreprises à restructurer	Totaux
Cabo Delgado	12	3	3	?	35	53
Gaza	28	2	2	?	24	56
Inhambane	23	3	4	?	15	45
Manica	26	9	2	?	31	68
Maputo	328	38	113	6	176	661
Nampula	48	3	8	?	35	94
Niassa	19	?	?	?	11	30
Sofala	103	12	11	?	33	159
Tete	11	1	?	?	14	26
Zambézia	23	2	3	?	34	62
Totaux	621	73	146	6	408	1 254

Fig. VII.53: **Répartition des interventions sur le secteur économique par province.** Source : Direcção Nacional do Património do Estado, Ministério do Plano et Finanças, 1997.

Cette répartition rend compte de la localisation régionale de l'infrastructure économique

du pays, caractérisée par une forte concentration dans les provinces de Maputo (52,7%) et Sofala (12,6%). Les autres provinces comprennent dans l'ensemble 35% des entreprises qui font l'objet de restructuration. En ce qui concerne les entreprises déjà restructurées, ce sont les provinces du sud du pays et Sofala qui sont les plus attractives pour les investissements⁶⁸. Enfin, il est à noter le poids important du nombre d'entreprises en restructuration à Maputo par rapport aux autres provinces, (661 entreprises).

La décision de l'Etat mozambicain de privilégier la privatisation est une avancée majeure (67% des entreprises sont déjà privatisées à la fin de la décennie à l'œuvre), mais la modification du régime de propriété n'est pas suffisante, car l'amélioration des performances économiques suppose une réglementation de la concurrence, cet aspect n'est pas pris en compte par l'Etat mozambicain. Malgré tout, la politique de privatisation contribue à la reprise de l'économie du pays et c'est à partir des années 1997-1998 que les indicateurs macro-économiques apparaissent plus favorables et cela place le pays parmi les plus performants du continent africain.

2.1.2- La privatisation des services publics

Les réformes engagées par l'Etat concernent également les services publics (entre autres l'eau, l'électricité, la santé, l'éducation, la poste), et son retrait passe également par la suppression du monopole.

Le secteur de la santé : la privatisation de ce secteur prend la forme d'une ouverture à l'initiative privée, et la chute de « l'exclusivité » de l'Etat sur ce secteur dont l'offre est très insuffisante conduit à l'émergence des cliniques et centres de santé privés et permet de réduire la concentration des patients sur les hôpitaux de l'Etat. La qualité du service va ainsi croissant. Les tableaux ci-après illustrent l'importance et l'évolution des infrastructures de santé entre 2004 et 2008 dans le pays, et entre 2007 et 2011 pour la ville de Maputo⁶⁹.

Les centres de santé sont les plus représentés (729 unités en 2004 et 999 unités en 2008), et leur nombre croît. Le nombre d'hôpitaux (52 unités) est stable entre 2007 et 2008. Entre 2004 et 2008, l'Etat ne parvient pas à maintenir les postes de santé. Les évolutions sont identiques à Maputo.

⁶⁸ Sur l'ensemble des entreprises qui font l'objet de restructurations, ont été déjà restructurées 73% dans la province de Maputo, 57% à Gaza, 67% à Inhambane et 79% à Sofala. Les autres provinces présentent des résultats inférieurs à ceux-ci, l'indicateur le plus bas concerne la province de Cabo Delgado avec 34%. Ces indicateurs montrent également un retard du processus de restructuration dans les entreprises agricoles, où n'ont été restructurées que la moitié, sur l'ensemble des unités productives à restructurer dans le pays.

⁶⁹ Les données disponibles sont exigües et les quelques données globales disponibles sont transmises par les bulletins de l'institut national de statistiques.

Année	2004	2005	2006	2007	2008
Hôpitaux	45 5%	45 0%	49 9%	52 6%	52 0%
Centres de santé	729 7%	775 6%	777 0%	859 11%	999 16%
Postes de santé	475 -6%	435 -8%	514 18%	362 -30%	261 -28%

Fig. VII.54: **Unités sanitaires disponibles dans le pays (2004-2008)** Les chiffres en pourcentages (%) représentent la variation du nombre d'unités sanitaires publiques d'un an à l'autre. Source : Anuários Estatísticos/Ministério da Saúde, Dir. Nac. De Planificação e Cooperação. Cité par INE, 2004-2008 Um Retrato Estatístico, Maputo, 2009, p. 29.

Année	Territoire	Totaux des unités de santé	Hôpitaux centraux et provinciaux	Hôpitaux ruraux et généraux	Centres de santé	Postes de santé
2007	Maputo Ville	32	2	3	20	7
	Pays	1273	12	40	859	362
2008	Maputo Ville	37	2	4	29	2
	Pays	1312	11	41	999	261
2009	Maputo Ville	36	2	3	29	2
	Pays	1324	11	41	1018	254
2010	Maputo Ville	37	2	3	32	0
	Pays	1393	11	43	1047	292
2011	Maputo Ville	36	2	3	31	?
	Pays	1193	11	42	1140	?

Fig. VII.55: **Unités sanitaires disponibles à Maputo (2007-2011)**. Les chiffres en pourcentages (%) représentent la variation du nombre d'unités sanitaires publiques d'un an à l'autre. Source : Ministério da Saúde, Direção Nacional de Planificação e Cooperação. INE, Anuário Estatístico 2011, Maputo, 2011, p.33.

Au niveau de l'éducation : la désétatisation prend deux formes : l'Etat retire le monopole de l'enseignement au secteur public et rend par ailleurs les bâtiments d'enseignement (nationalisées à l'orée de l'indépendance du pays) à leurs anciens propriétaires (missions catholiques, collèges maristes en particulier). Les tableaux ci-après illustrent l'importance et l'évolution des infrastructures d'enseignement publiques et privés entre 2004 et 2011 dans le pays, et entre 2007 et 2011 pour la ville de Maputo.

Année		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ecoles primaires	1 ^{er} Niveau 6 - 10 (EP1)	8373 4%	8696 4%	8954 3%	9303 4%	9649 4%	10027 4%	10444 4%	10800 3%
	2 ^e Niveau 11 - 12 (EP2)	1116 18%	1320 18%	1514 15%	1842 22%	2210 20%	2577 17%	2990 16%	3524 18%
Ecoles secondaires	1 ^{er} Niveau 13-15 (1 ^o ciclo)	140 12%	156 11%	190 22%	253 33%	286 13%	312 9%	374 20%	412 10%
	2 ^e Niveau	30	35	49	58	76	90	119	139

(collèges)	16-17 (2 ^o ciclo)	4%	17%	40%	18%	31%	18%	32%	17%
Ecoles techniques (collèges et lycées)	Elémentaire	11 0%	16 46%	16 0%	13 -19%	23 77%	36 57%	36 0%	41 14%
	Basique	25 12%	25 0%	25 0%	27 1%	27 0%	28 4%	27 -4%	27 0%
	Bac. technique	7 0%	7 0%	8 14%	9 13%	12 33%	19 58%	19 0%	18 -6%

Fig. VII.56: **Ecoles primaires, secondaires et techniques publiques disponibles dans le pays (2004-2011)**. Les chiffres en pourcentages (%) pour la période entre 2004 et 2008 représentent la variation du nombre d'écoles publiques d'un an à l'autre. Sources : INE, Anuários Estatísticos/MEC, Direcção de Planificação, cité par INE, 2004-2008 Um Retrato Estatístico, Maputo, 2009, p. 19. Les chiffres en pourcentages (%) entre 2009 et 2011 représentent la variation du nombre d'écoles primaires publiques disponibles d'un an à l'autre, et ils ont été calculés par mes soins. Voir également : INE, Anuários Estatísticos/MEC, Direcção de Planificação, cité par INE. INE, Anuário Estatístico 2011, Maputo, 2011, p. 20.

Le tableau ci-dessus montre que le niveau le mieux représenté en nombre d'écoles est le niveau primaire avec plus de 9 000 écoles, suivi par le secondaire (170 écoles).

Le nombre d'établissement est en hausse sauf en ce qui concerne l'enseignement technique.

Les écoles privées restent très minoritaires, même si leur nombre est en croissance.

Année		2004	2005	2006	2007	2008
Ecoles primaires	1 ^{er} Niveau 6 - 10 (1 ^o grau)	249 11%	287 15%	200 -30%	218 9%	215 82%
	2 ^e Niveau 11 - 12 (2 ^o grau)	99 1%	105 6%	111 6%	111 0%	117 5%
Ecoles secondaires	1 ^{er} Niveau 13 - 15 (1 ^o ciclo)	90 11%	98 9%	104 6%	115 11%	119 4%
	2 ^e Niveau 16 - 17 (2 ^o ciclo)	40 29%	42 5%	50 19%	60 20%	62 3%

Fig. VII.57: **Ecoles primaires et secondaires privées disponibles dans le pays (2004-2008)**. Les chiffres en pourcentages (%) représentent la variation du nombre d'écoles privées d'un an à l'autre. Sources : INE, Anuários Estatísticos/MEC, Direcção de Planificação, cité par INE, 2004-2008 Um Retrato Estatístico, Maputo, 2009, pp. 19 et 20.

En 2010 et 2011, la ville de Maputo ne possède que 1% d'écoles primaires (de 1^o niveau) du pays⁷⁰, et 3% des écoles primaires de 2^o niveau. Ce rapport se situe entre 8% et 9% pour les écoles secondaires.

⁷⁰ Il est à rappeler que la ville de Maputo (1,3 millions d'habitants) concentre 6% de la population du pays (23 millions).

Année	Territoire	Ecoles primaires		Ecoles secondaires		Ecoles techniques	
		1 ^{er} Niveau 6 - 10 (1 ^o grau)	2 ^e Niveau 11 - 12 (2 ^o grau)	1 ^{er} Niveau 13 - 15 (1 ^o ciclo)	2 ^e Niveau 16 - 17 (2 ^o ciclo)	Niveau Elémentaire	Niveau Basique
2010	Maputo Ville	104	82	31	11	?	4
	Pays	10444	2990	374	119	41	26
2011	Maputo Ville	105	89	36	14	2	?
	Pays	10800	3524	412	139	18	?

Fig. VII.58: **Ecoles primaires, secondaires et techniques disponibles à Maputo (2010 et 2011).**
Source : Ministério da Saúde, Direção Nacional de Planificação e Cooperação. INE, Anuário Estatístico 2011, Maputo, 2011, pp. 21 – 23.

Le nombre d'écoles dispensés par le secteur privé reste toujours inférieur à celui dépendant de l'Etat (cf. tableau ci-après), et la mise en perspective des années 2010 et 2011 dans ce même secteur montre que le nombre d'écoles tend à diminuer.

Année	Territoire	Ecoles primaires		Ecoles secondaires	
		1 ^{er} Niveau 6 - 10 (1 ^o grau)	2 ^e Niveau 11 - 12 (2 ^o grau)	1 ^{er} Niveau 13 - 15 (1 ^o grau)	2 ^e Niveau 16 - 17 (2 ^o grau)
2010	Maputo Ville	45	3	38	28
	Pays	196	7	138	80
2011	Maputo Ville	46	1	21	14
	Pays	188	2	57	38

Fig. VII.59: **Ecoles primaires et secondaires privées disponibles à Maputo (2010 et 2011).** Source : Ministério da Saúde, Direção Nacional de Planificação e Cooperação. INE, Anuário Estatístico 2011, Maputo, 2011, p. 24.

Gestion de l'eau : celle-ci est effectuée par l'entreprise de l'Etat (Águas de Moçambique) et la performance de ce secteur réclame une importante amélioration. Vue la qualité du service, une restructuration en profondeur s'impose et requiert un financement conséquent dont l'Etat ne dispose pas. Le recours aux financements des bailleurs de fond s'avère incontournable et ces derniers subordonnent leurs prêts à une participation privée. C'est ainsi que, pour la gestion de l'eau (AdeM - Águas de Moçambique), un contrat de *délégation de gestion* de 15 ans transfère la gestion à un nouveau gestionnaire⁷¹ et l'Etat garde la propriété des actifs, ces derniers sont gérés par le FIPAG (Fonds d'investissement et patrimoine d'approvisionnement en eau) un organisme créé par l'Etat à cet effet. Le recours à un contrat de délégation de gestion signifie que l'Etat garde la responsabilité des investissements en capital (et il a recours à des emprunts à la Banque Mondiale en particulier).

Au niveau des transports urbains : l'Etat enlève « partiellement » le monopole

⁷¹ Il s'agit d'un groupement international composé par Saur International (qui s'est retiré en 2002), Águas de Portugal et des investisseurs locaux, retenus sous appel d'offres. Le FIPAG a signé un contrat d'affermage avec l'AdeM.

d'exploitation des transports publics et le secteur privé est invité à répondre progressivement à une partie de la demande des usagers. A Maputo (ainsi que dans d'autres villes) les tarifs appliqués par ces deux opérateurs, bien que disparates restent déficitaires et les opérateurs privés ne parviennent pas à assurer un transport en bonnes conditions de sécurité⁷². Enfin, en amont de tout cela c'est l'absence d'une politique intégrée de transports en commun qui est au cœur de cette transition difficile, aussi l'absence d'un équilibre financier qui découle de l'imposition d'un tarifaire déficitaire.

2.2- Les nouveaux régimes de propriété

Beaucoup de pays développés et en développement ont effectué le choix d'instaurer un droit de propriété, un cadastre foncier et ont stabilisé la relation entre public et privé. Cela n'est pas le cas du Mozambique et ce jusqu'à nos jours, alors pourquoi l'Etat Mozambicain n'accorde-t-il pas la propriété à l'individu ? Quel avantage trouve-t-il à ne pas l'accorder ? A quoi sert-il d'avoir juste un droit d'usage, s'il faut l'indemniser au cas où l'Etat voudrait acheter son immeuble ou récupérer le terrain ?

Le changement du contexte politique et économique national mais encore international conduit le Mozambique à engager certaines réformes, nous l'avons vu plus haut, et elles conduisent par ailleurs à la « reprivatisation » du parc immobilier, l'Etat n'osera pas pour autant d'arriver à la privatisation du foncier.

2.2.1- La (re)privatisation de l'immobilier

Après deux décennies de « tout à l'Etat », comment fabrique-t-on de la propriété immobilière privée ? Faut-il privilégier une intervention *par le haut*⁷³ par le biais des procédures administratives ou plutôt la laisser s'établir *par le bas* et transformer les situations de fait en situations de droit ? La première sera privilégiée par l'action politique mais à terme le *par le bas* va naturellement prendre le dessus.

A l'orée des années 90, la privatisation du patrimoine immobilier de l'Etat (placés depuis l'indépendance sous la gestion de l'APIE⁷⁴) est à l'ordre du jour et l'Etat se lance dans un

⁷² L'entreprise de transports publics de l'Etat met à disposition des usagers des bus (le nombre est insuffisant) et le secteur privé des minibus, ces derniers sont souvent bondés, s'y ajoute l'absence de respect de : capacité, limite de vitesse, code de la route, état de la voiture.

⁷³ Beaucoup des pays de l'Est et du sud, après avoir expérimenté pendant plusieurs décennies des politiques fondées sur la pleine propriété d'Etat s'orientent alors vers des privatisations par des interventions *par le haut*. COMBY J., « Comment fabriquer la propriété » ? *Etudes foncières* n° 66, mars 1995, pp. 28-35.

⁷⁴ L'Administrateur du parc immobilier de l'Etat est l'Office immobilier de l'Etat. L'avènement de cette dénationalisation est l'occasion pour accentuer le mouvement des transactions (vente de clef ou du droit d'usage) et précipiter le départ des

programme d'aliénation (aux locataires mozambicains) de son patrimoine immobilier⁷⁵, composés de logements (appartements d'immeubles, villas), des bureaux, de commerce⁷⁶. Mais la propriété du sol reste étatique. Une partie des cadres, par exemple, logés dans les meilleures habitations des villes peuvent ainsi se les approprier à bas prix, pour eux-mêmes ou pour leurs familles ou encore pour les louer sur le marché libre au prix revalorisé.

La revente (reprivatisation) du parc immobilier de l'Etat constitue un fardeau en moins pour l'Etat puisqu'une partie importante de ce patrimoine se trouve dans un état avancé de dégradation, cette dernière est occasionnée par l'absence d'entretien par les locataires, l'imposition par l'Etat des loyers sous-évalués et une gestion peu transparente de l'APIE, caractérisé par deux décennies de prévarication du système. Cette politique de désengagement de l'Etat n'est pas présentée comme le résultat de l'échec de la politique de nationalisation mais comme une opportunité consentie par l'Etat aux mozambicains de devenir propriétaire de leur logement, leur commerce, ou de leur bureau.

Par ailleurs, l'action politique commence par privilégier une intervention *par le haut* à travers entre autres l'instauration de textes de loi, des procédures administratives, et à terme elle est contrainte d'officialiser une intervention qui s'établit *par le bas* et transformer les situations de fait, telle est la monétarisation des échanges des droit d'occupation appelée vente de clef en situations de droit. Cela permet de rassurer progressivement les investisseurs et de stabiliser les marchés immobiliers. L'absence d'encouragement de l'Etat à la formation de la copropriété, ne permet pas aux innombrables immeubles collectifs de la ville de gérer l'entretien des espaces communs (nettoyage et éclairage des escaliers, entretien des ascenseurs en particulier). Enfin, dans la situation actuelle il apparaît irréaliste d'espérer que les propriétaires d'un immeuble puissent s'organiser en syndicat pour gérer l'entretien de l'immeuble.

L'ouverture par l'Etat du marché immobilier est une avancée majeure et il reste un

populations à faible revenu, de l'*urbs lapidum* vers le *roseaopolis*. La monétarisation des échanges du droit d'usage dans l'immobilier de l'Etat est une pratique illégale survenue antérieurement à la loi de privatisation et elle permet aux citoyens à faible revenu de laisser leur logement à des locataires aisées (ou à des étrangers) pour construire une maison ou louer dans le *roseaopolis* où les dépenses sont à la hauteur de leurs revenus. Plus tard l'illégal ou l'informel devient officiel (le *par le bas* : la situation de fait se transforme en situation de droit), car c'est le propre Office immobilier (l'APIE) qui va parrainer ces transactions à travers de propositions d'offre de matériaux de construction pour qu'en échange le locataire libère l'appartement ou la maison. En fin, l'accès aux logements par des locataires à même de financer l'entretien de leur logement permet aujourd'hui d'améliorer l'image du bâti de la ville. En effet, des entretiens (peinture, parpaings) sont consentis aux frais des nouveaux propriétaires (ou locataires) de logement.

⁷⁵ Le produit de cette vente est versé au Fundo de Fomento de Habitação (Fonds de développement de l'habitat) et servira à financer la construction de logements sociaux. Mais contrairement à ce que l'Etat attendait, le rythme de l'aliénation du patrimoine par les locataires reste faible, car ces derniers n'arrivent pas à s'acquitter de tous les paiements, à défaut d'un salaire conséquent. De plus, l'Etat accorde la possibilité d'un achat sur plusieurs acomptes ceux-ci pouvant s'échelonner jusqu'à vingt ans. Le nombre important des logements impayés s'éternise et cela ne favorise pas le développement du marché immobilier et contribue à la crise de logement.

⁷⁶ Avec l'émergence de cette politique de reprivatisation du patrimoine immobilier la question de la restitution des immeubles aux anciens propriétaires a vite refait surface et la dévolution de certaines infrastructures est alors consentie par l'Etat.

important cadre réglementaire approprié à définir. Aussi, il reste à dépasser l'incompatibilité avec le foncier qui reste étatisé. Pour ceux qui construisent par exemple un logement locatif, en ascension à la propriété, ou pour y habiter eux-mêmes, et les nouveaux propriétaires des logements privatisés, restent propriétaires du bâti et pas du sol, ce dernier demeure un bien inaliénable. La propriété foncière et la propriété immobilière au Mozambique sont dissociées : la propriété foncière appartient à l'Etat, et dans le contexte du nouveau régime, l'Etat va-t-il oser aller jusqu'à la privatisation du sol ?

2.2.2- Le nouveau régime de propriété du sol

La terre au Mozambique a un caractère à la fois « sacré » et d'appropriation « collective » de par la tradition africaine et ces principes rencontrent les idéaux socialistes réinterprétés par l'Etat mozambicain à l'orée de l'indépendance du pays. A la fin des années 1990, le gouvernement lance une consultation nationale sur la terre et elle aboutit à une Conférence nationale sur la terre⁷⁷, à l'issue de laquelle l'Assemblée nationale vote une nouvelle loi sur la terre⁷⁸. Sur la base de cette loi, l'Etat définit la terre comme « *un des ressources naturelles les plus importantes du pays [...]* ». Il s'engage ainsi à promouvoir et à faciliter à travers certaines modalités, les droits qui s'exercent sur la terre, tels sont entre autres les droits traditionnels et les droits acquis plus récemment. Les catégories de terres sont par ailleurs définies : il y a les *terres vierges* (pour les projets de développement), les *terres communales* (soumises au droit coutumier), les *terres à protéger* (à cause de leur fragilité écologique), et les *terres à statut commercial* (destinées aux transactions monétaires). Force est de constater que l'Etat réitère la pleine propriété étatique de la terre et ce contre toute expectation, en particulier celle des organismes internationaux et de la communauté internationale⁷⁹. L'Etat reprend sa décision énoncée dans la Constitution de 1990 et réaffirme que « [...] la terre ne peut être ni vendue ni, sous une quelconque forme, aliénée, hypothéquée ou saisie » et l'Etat entend ainsi « [...] garantir l'accès à la terre et la sécurité foncière des paysans⁸⁰ et des investisseurs mozambicains mais aussi des

⁷⁷ Revista para o Desenvolvimento e Extensão rural, n° 17 juin 1996 : « *Anteprojecto da Lei de Terras em debate public* », et n° 18 octobre 1996 : « *Que Lei de Terras para Moçambique ?* »

⁷⁸ Lei de Terras n° 19/97 : *Aprova a Lei de Terras e revoga as Leis n° 6/79 e 1/86*. Précédemment, une résolution émanant de l'Etat (Resolução n° 10/95 : *Aprova a Política Nacional de Terras e as respectivas estratégias de implementação*) instaure la Politique nationale de terres et le gouvernement réitère la volonté de revoir la loi foncière.

⁷⁹ Pendant le déroulement des débats certains segments de la société civile et la communauté internationale (Banque Mondiale, diplomatie américaine) effectuent une pression, dans l'espoir de voir l'instauration de la propriété privée de la terre, et ils évoquent les bienfaits d'une libéralisation du sol et la conséquente ouverture au marché foncier. Aussi, ils évoquent la privatisation comme étant la seule voie à même d'encourager l'économie du pays puisqu'elle permettrait aux propriétaires fonciers d'avoir recours aux hypothèques foncières pour avoir accès aux emprunts financiers et développer les différents secteurs d'activité.

⁸⁰ Les paysans se sont montrés opposés à l'idée de la privatisation du sol, par crainte d'éventuelles évictions par des investisseurs agricoles. Ils sont persuadés que la privatisation peut conduire à l'insécurité. En milieu urbain l'opinion est mitigée.

investisseurs étrangers ». Enfin, à défaut de propriété foncière privée l'Etat garde son rôle central d'arbitre, d'équilibrage et reste le seul maître du sol, et accorde un droit d'usage (*direito de posse* en portugais).

Le *droit d'usage*⁸¹ est accordé au secteur de production familiale, aux communautés locales, enfin, aux mozambicain(e)s qui sont propriétaires de logement personnel et ce pour une période illimitée. Toute autre catégorie ne peut accéder à un *droit d'usage* que pour cinquante ans. Aussi, il n'est pas possible d'acquérir la propriété privée d'un terrain nu, en revanche la libre jouissance d'un terrain est consentie, puisque avec la transmission d'un bien immobilier urbain se trouve transmis le droit sur lequel le bien immobilier est édifié. Par ailleurs, la transmission des droits acquis par héritage et entre vivants est désormais consentie. Aussi, la constitution des hypothèques sur les terrains bâtis est également consentie, cela apporte une certaine souplesse au marché immobilier. Les promoteurs fonciers privés peuvent désormais produire de terrains à bâtir et ils sont soumis à la « règle » des cinquante ans, l'Etat n'a plus l'exclusivité de la promotion foncière.

Ces petites réformes timorées constituent des signes de l'amorce d'une ouverture de l'Etat mozambicain et donnent un certain espoir aux créanciers. Mais de véritables réformes devraient se faire à l'échelle d'une rénovation des institutions de l'Etat chargées du foncier, des instruments de gestion foncière (qui perdurent dans l'inefficacité), de la création d'un cadastre foncier et fiscal, enfin, de la réforme des outils légaux. En effet, au lieu d'un *droit d'usage illimité*, il serait opportun et bénéfique par exemple d'accorder un bail emphytéotique où l'attributaire aurait la possibilité d'effectuer des transactions en toute liberté. La municipalité de Matola (ville de banlieue de Maputo) par exemple, expérimente ces dernières années un système qui s'approche d'une taxe foncière, les autres villes du pays ne se sont pas manifestées pour l'instant. Or, cela prend la forme de terre louée, c'est-à-dire d'un marché sans privatisation, alors quelle est la différence entre un système où la terre est à l'Etat qui la loue à ceux qui ont un *titre de droit d'usage* et un système où la terre est aux privés qui payent un impôt à l'Etat ? Aucune, dès lors que les locataires des terres ont le droit d'effectuer librement les transactions financières de leurs *titres de droit d'usage*. Ceci étant dit, à quoi sert-il de garder un système de *titre de droit d'usage* ? Une transition à travers l'instauration d'une politique de mise à bail des terrains (urbains en particulier) s'avère inéluctable.

⁸¹ Le droit d'usage n'est pas accordé aux parcelles (même si elles sont bâties) localisées dans le *roseaupolis* dans les zones non loties ni enregistrées par les services de cadastre de la ville, tel que l'établit l'art. 23.

2.2.3- Le projet pilote de cadastre de Maputo

Les réformes instaurées au Mozambique portant sur la libéralisation de l'économie, les (re)privatisations mais aussi la décentralisation des pouvoirs publics à la fin des années 80, conduisent les villes à mobiliser des ressources à même de prendre en charge leur propre patrimoine. Tout acte de gestion urbaine foncière requiert l'existence préalable d'un système d'information foncière. La mise en place d'un cadastre foncier est alors privilégiée pour Maputo (et autres villes principales), dans l'espoir de mieux appréhender l'importance du foncier sous occupation irrégulière (qui connaît les mutations les plus rapides) en périphérie de la ville où habitent deux tiers de la population de la ville de Maputo et quantifier une éventuelle retombée fiscale foncière qui n'existe pas.

Le cadastre tel qu'il est appliqué dans différents pays, peut avoir différentes fonctions : un outil d'aide technique, fiscal, de base de données, entre autres, et d'ordinaire il s'appuie sur des critères quantitatifs (énumération : mesurage et l'immatriculation de la propriété, recensement des biens fonciers, l'évaluation des propriétés immobilières) et des critères représentatifs (plan : documents graphiques sur le parcellaire et l'état de la propriété bâti et non bâti). Le plan cadastral grâce à sa précision topographique et à sa cohérence administrative (les places, rues, impasses, sont matérialisées) et juridiques (propriétaires, occupants) permet la mise en œuvre d'une cartographie urbaine et l'association des informations d'ordre juridique, administratif et technique⁸². Il est aussi indispensable pour l'urbanisme. Donc, le cadastre reste au carrefour entre ce qui relève du droit public et du droit privé, de l'espace public et de l'espace privé. C'est cet aspect qui rend au Mozambique la mise en place d'un cadastre à la fois impossible et nécessaire. D'abord, *impossible* car la terre au Mozambique est la pleine propriété de l'Etat et elle ne peut être ni vendue ni aliénée ou constituer un gage ou hypothèque, ainsi la notion de domaine foncier public et domaine foncier privé n'existe pas au Mozambique et la précarité de l'occupation n'encourage pas les promoteurs à effectuer des investissements immobiliers, aussi elle est à l'origine d'inextricables conflits fonciers. Deuxièmement, *nécessaire* car l'absence d'un cadastre est un obstacle. Comment un plan peut-il voir le jour à défaut d'un cadastre ? Le cadastre constitue un préalable pour mettre sur pied un plan d'urbanisme. La planification sans cadastre n'a jamais abouti nulle part, or pourquoi cela aboutirait au Mozambique ? En effet, la planification requiert l'existence préalable d'un cadastre et ce dernier suppose l'existence d'une propriété privée. Toutes les normes d'urbanisme, à titre d'exemple, sont en fonction de la limite entre la propriété privée et la propriété publique. Sans la propriété privée il est impraticable de

⁸² MAURIN A., *Le cadastre en France. Histoire et rénovation*, Centre National de la Recherche Scientifique, Centre régional de publication de Marseille, Paris, Editions du CNRS, 1990, pp. 13 et 14.

faire des plans d'urbanisme, puisqu'il est impossible de fixer des règles d'implantation des bâtiments s'il n'y a pas de limites entre le domaine privé et le domaine public. Le droit d'urbanisme est basé sur les principes de l'existence d'un domaine public et d'un domaine privé et d'une séparation et un partage de responsabilités entre les deux. En fin, il est impraticable d'avoir un cadastre dans une situation confuse, où les responsabilités des uns et des autres sont incompréhensibles.

2.2.4- L'opération d'adressage : solution ou outil pis-aller ?

Les réformes très prudentes de la propriété n'incitent pas pour autant l'Etat à oser jusqu'à aller à la privatisation du sol ni à oser mettre en place un cadastre foncier, pour des raisons certes financières mais aussi idéologiques. Ainsi, il privilégie la mise en œuvre d'un système jugé alternatif : l'opération d'adressage, qui n'est pas véritablement une alternative au cadastre.

Encadré 02 : L'opération d'adressage de Maputo

Le Mozambique s'engage depuis le début des années 1990 dans un processus de décentralisation ce qui conduit les municipalités à rendre plus performant le prélèvement de l'impôt et à améliorer la gestion des équipements et services publics. C'est dans ce contexte que Maputo est conduit à réfléchir à la mise en place de nouveaux outils de connaissance de la ville, de ses activités et de sa population. Après avoir envisagé la mise en place d'un cadastre⁸³, Maputo s'oriente vers une opération d'adressage⁸⁴ sur l'ensemble de ses quartiers.

L'importante croissance des villes du Mozambique au lendemain de l'indépendance rend de plus en plus difficile la maîtrise de l'urbanisation alors que les nouvelles administrations communales ont une expérience limitée. En effet, des quartiers privés d'équipements se développent de façon anarchique, alors que la ville se montre en plein essor démographique au cours de ces dernières décennies.

Dans ce contexte le système d'identification de voies, précédemment appliqué à l'*urbs lapidum*, n'a pu être étendu aux nouveaux quartiers du *roseapolis*. Ceci dit, les tentatives de dénomination des voies effectuées ont été limitées à quelques rues. Il s'ensuit une situation préoccupante pour le fonctionnement des services urbains. Dans une ville sans cesse grandissante, et sans aucun système fiable de repérage, comment se retrouver ? Par ailleurs, comment envisager l'urbanisme de la ville ? A défaut d'un système de cadastre, l'adressage est perçu tel un instrument miracle susceptible de mettre sur pied l'urbanisme de la ville.

Quel contenu ? L'adressage est une opération qui permet de localiser sur le terrain chacune des parcelles, des unités d'occupation et des bâtis (tel qu'il est défini par le cabinet Groupe Huit), c'est-à-dire de définir leur adresse à partir d'un système de cartes et de panneaux mentionnant la numérotation ou la dénomination des rues et des édifices. Ce système de repérage est perçu tel qu'un outil complémentaire au repérage du « type cadastral ».

Quels objectifs ? Il vise le repérage des citoyens et de leur habitat, grâce à un système simple d'identification valable pour tous les usagers, les administrations et les concessionnaires ; le fonctionnement des services urbains (ambulances, pompiers, taxis) ; l'action des différentes administrations, notamment celles des responsables du recouvrement. Le système suppose prendre en compte les différents types d'urbanisation (quartiers structurés ou non) ; de se conformer aux capacités financières et techniques de la Ville. L'intérêt de cet outil découle de sa simplicité de mise en œuvre et du fait qu'associé à une « taxation urbaine », il permet d'envisager un système simple de mobilisation de ressources.

⁸³ Beaucoup de pays africains (entre autres le Cameroun, le Mali et le Sénégal) se lancent depuis les années 80 dans la mise en place de projets de cadastre dans l'espoir d'en faire l'instrument miracle pour la mobilisation des ressources locales. Ces projets sont lancés à grands frais et se sont soldés par d'innombrables échecs ou se sont arrêtés à mi-parcours. FARVACQUE-VITKOVIC C. et GODIN L., *L'avenir des villes africaines. Enjeux et priorités du développement*, Washington, 1997, BIRD/Banque Mondiale, p. 43.

⁸⁴ Vales T., *Adressage et Gestion Urbaine à Maputo*, Grenoble, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 1999, 143 p. Voir également VALES T., « O endereçamento e a gestão municipal em Moçambique », In *Cidades Africanas* n° 5, Lisboa : Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2005, pp. 98-107.

La mise en œuvre : la mise en place relève de l'existence des acteurs locaux. La mise en place consiste en la codification (système d'identification des voies et celles de la numérotation des portes d'entrée, tout en identifiant les modes d'occupation), la cartographie, le panneauage des voies et la constitution d'un fichier de base de données (et l'informatisation).

Quels impacts ? Les résultats de cette opération permettent d'appréhender en temps réel la croissance et les tendances de l'urbanisation de la ville de Maputo (tels sont les nouvelles constructions et les changements d'affectation des occupations). Par ailleurs, deux points émergents : l'aide à la gestion de la fiscalité, l'appui aux autres services, agences et concessionnaires des réseaux à travers l'accès aux adresses uniques. Toutes les institutions qui se heurtent depuis toujours à l'absence de repérage (qu'il s'agisse d'un abonné, d'un contribuable, d'un local) disposent dès à présent d'un système unique et commun d'identification : l'adresse. La banque de données de l'adressage est un outil d'aide à la décision et elle a pour objectif le cadrage des interventions urbaines et d'identification des priorités. Le recueil systématisé des données, la constitution des cartes et d'indicateurs contribuent à donner une vue d'ensemble et mieux encadrer les problèmes de la ville et de ses quartiers. Les résultats ainsi obtenus permettent d'abord d'établir un inventaire puis un diagnostic exact pour chaque type d'infrastructure ou d'équipement sur tous les quartiers de la ville. Celui-ci peut, par exemple, en fonction de leur desserte, indiquer ainsi ceux pour lesquels des actions d'amélioration devront être considérées comme prioritaires et une estimation du coût de cette amélioration peut être donnée rapidement.

C'est un outil qui permet une meilleure connaissance et lisibilité de la ville, à travers une meilleure appréhension des tissus urbains et économiques de la ville.

2.3- Le renouveau de l'économie de Maputo : quelle perspective ?

Comprendre l'économie de Maputo suppose d'apercevoir les enjeux économiques à une échelle régionale et aussi d'interroger sa dynamique à deux niveaux, d'abord faire émerger un premier levier économique, avec le port maritime de Maputo dont la dynamique relève de (sa capacité de reconquête de) l'hinterland, mais aussi des voies de communication (des corridors dont celui de Maputo⁸⁵), deuxièmement participent à l'enjeu économique de Maputo les commerces et les industries présentes à Maputo et les services.

2.3.1- L'économie portuaire de Maputo

Le port maritime de Maputo est un important levier économique de Maputo (en tant que principal débouché maritime pour ses arrières-pays) jusqu'à l'indépendance du pays (1975) et le trafic portuaire est en plein essor (cf. Fig. VII.50 ci-après) jusqu'en 1972 (14,8 millions de tonnes) et il est parmi les ports les plus dynamiques de l'Afrique Australe et le premier de la région devant celui de Durban. La région du Transvaal est la plus riche de l'Afrique du Sud au niveau à la fois industriel et minier, et le port de Maputo tire tout avantage en tant que port débouché, jusqu'à l'orée de l'indépendance.

⁸⁵ Maputo est raccordé aux pays de l'hinterland enclavés par le biais des corridors, composés par des axes routiers, axes ferroviaires et des pipelines (gazoducs, oléoducs). Ces corridors s'inscrivent dans des projets à l'échelle régionale, qui portent sur le développement des réseaux de transports entre les pays de la SADC. Au Mozambique existent 3 corridors, tels le corridor de Nacala (assure le raccordement avec le Malawi), le corridor de Beira (assure le raccordement avec le Zimbabwe et le Malawi), le corridor de Maputo (assure le raccordement avec le Swaziland, l'Afrique du Sud et le Zimbabwe). Ce dernier corridor est à son tour divisé en trois sous-corridors, tels le sous-corridor du Limpopo (lien avec le Zimbabwe), le sous-corridor Goba (lien avec le Swaziland), le sous-corridor de Ressano Garcia (lien avec l'Afrique du Sud).

	1940	1955	1960	1965	1970	1972	1973	1974	1975
Port de L.M. (Maputo)	1,8	4,1	5,8	8,8	13,6	14,8	13,8	14,2	13,1
Durban	4,8	4,5	6,0	8,8	13,5	13,6	13,7	14,2	16,9

Fig. VII.60: **Evolution du trafic du port de Lourenço Marques (Maputo) 1940-1975**. Source : MPDC et Shafer, cité par LAMY-GINER M-A, « Le port Mozambicain de Maputo à la reconquête de ses arrière-pays », *Annales de géographie*, Paris 2009/3 n° 667, p. 252.

A l'avènement de l'indépendance le trafic portuaire connaît une chute libre et il faut attendre 1986 (2,5 millions de tonnes) pour que le trafic du port se stabilise (voir le graphique Fig. VII.61: ci-après). La *guerre des 16 ans* apparaît à l'évidence comme étant la principale cause du déclin. En effet, suite au début de la guerre, le trafic portuaire est détourné progressivement vers les ports voisins et il privilégie les ports sud-africains de Richards Bay et Durban. De plus, les conflits entre le Mozambique et l'Afrique du Sud (sous l'apartheid) conduisent cette dernière à interdire en 1980 que les marchandises soient acheminées à travers le Mozambique.

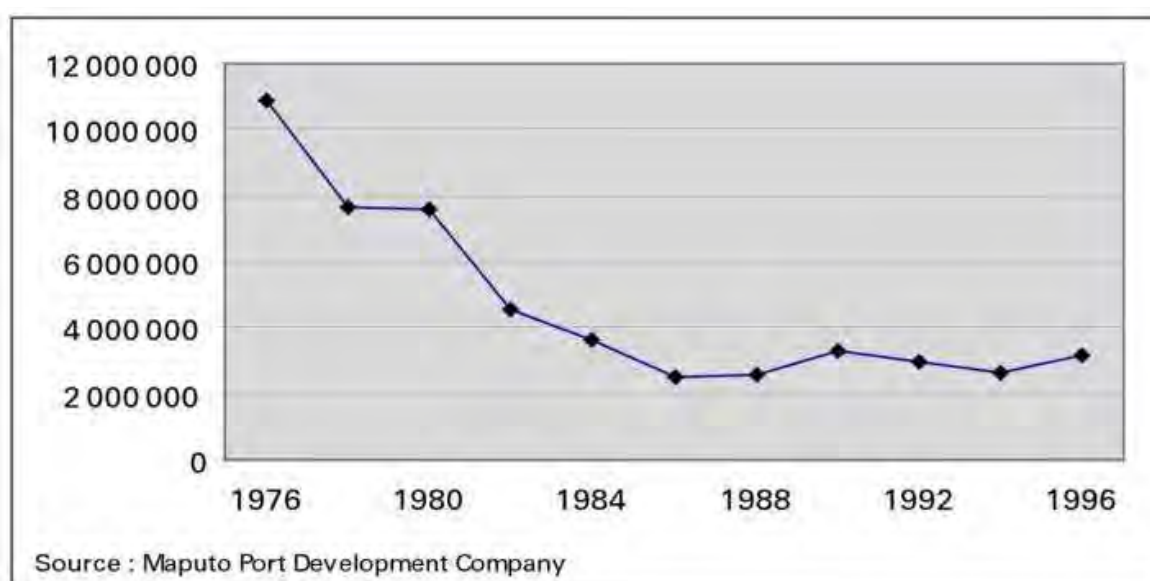


Fig. VII.61: **Evolution du trafic portuaire de Maputo (1976-1996)**

A partir de 1988 le trafic portuaire connaît une relative amélioration (entre-temps voit le jour l'accord de paix de 1992⁸⁶ et les premières élections de 1994), l'an 1995 permet la relance du trafic (encore très en deçà du trafic de 1972) et c'est au tour des années 2000 que le trafic portuaire témoigne d'une convalescence. En effet, Maputo reste le premier port du pays avec un

⁸⁶ Pendant la guerre les marchandises qui transitent par le port de Maputo (de et vers l'arrière-pays) ne peuvent pas être acheminées à travers les corridors (composés par des axes routiers et des chemins de fer) et à la fin de la guerre le pays peine à mettre sur pied ces infrastructures, et elles sont incontournables pour le fonctionnement du port de Maputo, qui doit être la fenêtre maritime pour les pays voisins.

trafic de 6,2 millions de tonnes⁸⁷ et sa dynamique s'approche de celle de Port Elizabeth (8 millions de tonnes) en Afrique du Sud. Le port de Maputo ne peut pas à ce stade prétendre rivaliser avec les ports Sud-Africains compte tenu du trafic que ces derniers représentent, tels sont principalement les ports de Richards Bay (90 millions de tonnes : premier port vracier d'Afrique) et Durban (69 millions de tonnes : premier port multifonctionnel d'Afrique). Le graphique Fig. VII.62 ci-après met en perspective les volumes du trafic dans les ports de ces deux pays limitrophes.

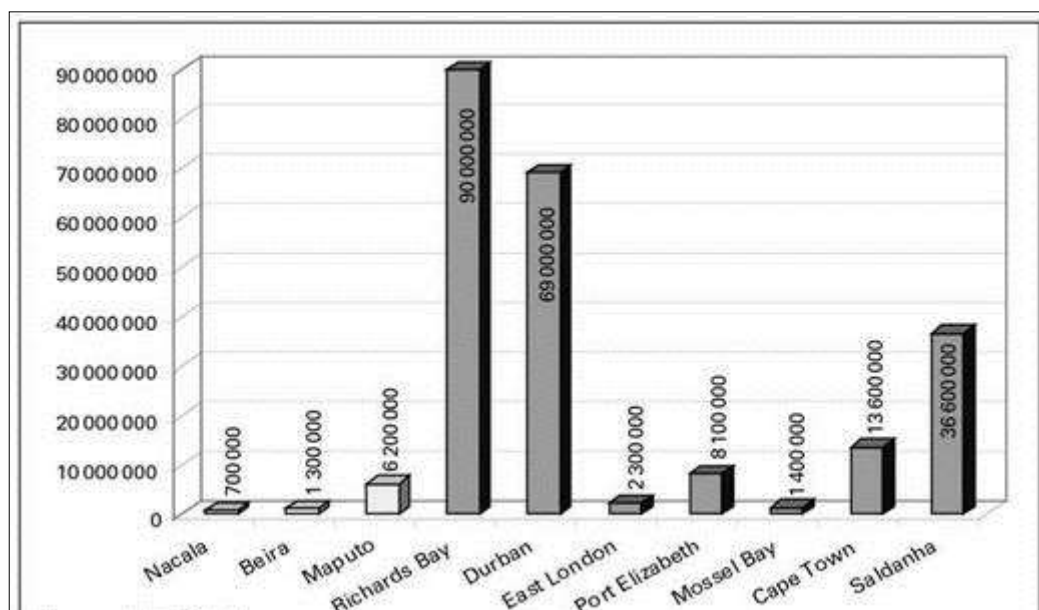


Fig. VII.62: **Volume du trafic portuaire du Mozambique et d'Afrique du Sud (2005)**

Source : MPDC & NPA, cité par LAMY-GINER M-A, op. cité p. 257.

En 2011 le port de Maputo (dont le flux est passé du simple au double)⁸⁸ présente un trafic de 12 millions de tonnes et pour l'année 2012, c'est-à-dire 40 ans après avoir enregistré sa meilleure performance le port de Maputo parvient à la dépasser et atteint un trafic de 15 millions

⁸⁷ De ce volume de trafic 62% correspond aux exportations. Le port de Maputo est le premier du Mozambique devant Beira (1,3Mt) et Nacala (0,7Mt) [et le port de Pemba]. LAMY-GINER M-A, op. cité p. 257. Le port de Nacala présente un volume de trafic de 2,0 millions de tonnes en 2012 et il bénéficie en 2013 des travaux de réhabilitation (sous financement japonais) pour parvenir à augmenter de 6,0 millions de tonnes. « Japão conede 84 milhões [de] dolares à Moçambique para reabilitação do Porto de Nacala », *Diário electrónico Ponto Certo* edição N° 1286, Ano VI, du 4 mars 2013, p. 2.

⁸⁸ Le port de Maputo est caractérisé par l'activité de vracs solides qui représentent 68% du flux total, principalement par l'exportation de la houille. Le terminal de charbon dénommé Matola Coal Terminal présente un flux de 1,3 million de tonnes (en 2005), donc un flux bas que s'explique par l'absence d'infrastructures ferroviaires dont la réhabilitation fait défaut.

A part le charbon, constituent également l'activité de vracs solides des produits agricoles tels que les céréales et le sucre. En effet, 22% du sucre de la région est exporté via le port de Maputo. La SADC a récemment choisi le terminal de sucre du port de Maputo pour devenir la principale plate-forme régionale d'exportation.

Les principaux produits d'exportation que constituent le trafic de divers de ce port sont les fruits et l'aluminium. Des agrumes produits en Afrique du Sud 8% (en 2005) sont acheminés par le port de Maputo et sont augmenté de 30% en 2009. Cela s'explique par le fait que la région Sud-Africaine du Limpopo grâce à sa proximité du port de Maputo plutôt que celui de Durban et l'acheminement des produits par le port de Maputo permet de baisser les coûts des transports d'un tiers.

de tonnes. Selon l'autorité du port⁸⁹, 17 millions de tonnes sont espérées pour 2013 et 40 millions de tonnes à l'horizon 2020.

Le Mozambique s'évertue ces dernières années à revaloriser son héritage géostratégique, la porte maritime vers les arrière-pays, et c'est par le truchement du port de Maputo que cette volonté voit le jour progressivement. Jusqu'à l'indépendance, ce port a un rôle pour l'essentiel tourné vers les pays voisins plutôt que pour servir le Mozambique. Depuis peu, ce port présente une double fonction, telle est la fonction de principale porte d'entrée des marchandises du Mozambique et la fonction d'écoulement des produits agricoles, industriels et miniers, en provenance du Swaziland, d'Afrique du Sud et du Zimbabwe. Le trafic portuaire généré par les produits du Mozambique est estimé à 59%. Près de 60% du trafic du port de Maputo est produit par la ville de Maputo et sa proche région. Une importante quantité de marchandise qui transite par ce port vise d'alimenter les industries de la capitale, au premier rang desquelles la *Mozal* (aluminerie) et la *Petromoc* (raffinerie de pétrole) et elles assurent tous les deux 61% du trafic du port au niveau des importations.

Le corridor permet de reconquérir l'hinterland et une reprise du port et de la croissance. Le sous-corridor de Ressano Garcia joue un rôle de premier ordre dans les échanges avec le puissant voisin sud-africain, puis que le Mozambique a besoin de ce voisin (malgré sa domination régionale) pour soutenir l'évolution de l'économie du pays. L'appui sud-africain à l'économie du pays est crucial pour développer la région sud et principalement Maputo, ce développement présente néanmoins l'inconvénient d'accentuer le déséquilibre déjà présent dans le pays, et Maputo (développement excentrée de la capitale) devient tel qu'un périmètre qui soit partie intégrante de l'Afrique du Sud. Ce sera en tout cas le prix à payer et l'option à privilégier.

2.3.2- Le commerce et l'industrie présents à Maputo

L'instauration de réformes au cours des décennies de 80 et 90 fondées sur la désétatisation et l'ouverture des marchés, nous l'avons vu plus haut, apportent une nouvelle dynamique à l'économie du pays et de Maputo, telle est la reprise des commerces et des industries de Maputo que voit éclore la décennie de 2000. Le commerce et l'industrie constituent un deuxième levier pour l'économie de Maputo.

Différents types d'établissements commerciaux sont présents à Maputo et ils participent, à leur niveau, à la reprise de l'économie. Le tableau Fig. VII.63 ci-après, présente l'évolution du commerce à Maputo de 2001 à 2009, et le premier élément qui saute aux yeux est la forte

⁸⁹ Maputo Port Development Company (<http://www.portmaputo.com>, consulté le 26 février 2013).

présence du nombre de grossistes (1822 ou 30% du total des établissements), suivi par les bureaux de prestation de services (1175 ou 19% du total des établissements). Les *cantinas* (boutiques) occupent une place très infime (9,8%), et enfin l'artisanat (0,2 %) dont la présence est réduite à presque néant. La mise en perspective de ces différents établissements au cours de cette décennie fait ressortir une nouvelle fois le rôle des grossistes pour l'économie de Maputo, qui augmentent en 2009 de 37% sur total des établissements, suivi par les bureaux de prestation de services (35%). Les *cantinas* sont revues à la baisse (120 ou 1,2%), de même que l'artisanat (6 ou 0,1%), enfin, les magasins de caoutchouc passent de 53 (0,9%) en 2001 à 1 en 2009. Cette année voit également éclore deux autres secteurs, les boutiques de biens personnels (605 ou 6%), les salons de beauté (362 ou 4%) et les bureaux de tabac (297 ou 3%). A l'échelle du commerce, les grossistes et les bureaux de prestation de services apparaissent à l'évidence comme le principal levier de l'économie.

Type d'établissement	Période								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Centres commerciaux	5	5	7	7	7	7	7	7	7
Grossistes	1822	2289	2521	2735	3121	3345	3121	3620	3818
Bureau prestation de services	1175	2232	2598	2811	3012	3398	3035	3325	3587
Supermarchés	22	30	34	33	33	33	33	47	47
Epicerie	198	286	339	392	413	415	118	178	193
Charcuteries	20	22	22	13	13	13	13	19	19
Boutiques	593	514	516	250	120	120	120	120	120
Boutiques produits frais	234	257	270	308	311	315	137	149	149
Bouchers	64	64	69	78	78	79	44	60	61
Boutiques de biens personnels	476	518	525	779	722	726	418	540	605
Magasin de vêtements	71	82	111	202	202	202	123	173	173
Laverie	96	80	80	7	7	7	5	5	5
Tailleurs	8	7	7	66	66	66	66	66	66
Cordonneries	62	63	63	38	38	38	38	38	38
Coiffeurs homme	140	140	140	24	24	24	24	24	24
Bureau de tabac	56	59	59	276	303	313	276	283	297
Salon de beauté	40	35	36	325	325	329	325	351	362
Objets ménagers	287	243	308	60	60	149	60	97	111
Horlogerie et bijouterie	130	47	47	42	42	42	28	28	28
Tapisseries	14	16	16	16	16	16	1	1	1
Vidéo clubs	46	42	45	37	37	37	20	20	20
Drogueries	3	4	4	5	5	5	3	3	3
Magasin de disques	11	7	7	7	7	7	5	16	16
Parfumeries	8	9	9	10	10	12	5	11	14
Librairies et papeteries	57	58	58	63	63	63	63	72	73
Magasin de meubles	82	66	67	67	67	68	23	23	23
Artisanats	11	10	10	13	13	13	6	6	6
Quincaillerie	159	114	126	146	146	148	147	157	188
Magasin de peinture	6	9	9	10	10	10	6	6	10
Magasin auto	49	72	101	126	126	128	138	150	154
Magasin à caoutchouc	53	6	6	6	6	6	1	1	1
Matériels électroménager	38	45	50	62	62	67	62	77	103
Botle stores	8	8	8	10	10	13	10	20	20
Fleuristes	12	26	26	26	26	26	26	26	26

Total	6056	7465	8294	9050	9501	10240	8507	9719	10368
-------	------	------	------	------	------	-------	------	------	-------

Fig. VII.63: **Evolution du réseau de commerces de Maputo par branche d'activités (2001-2009)**. Source : Direcção da Indústria e Comércio da cidade de Maputo. Perfil estatístico do Município de Maputo, 2011, p. 32.

En ce qui concerne les industries à micro dimension, elles sont concentrées dans le district municipal n° 1 (périmètre de l'*urbs lapidum*) et au premier rang le secteur du graphisme, sérigraphie et publicité (161 ou 37% du total des micro-industries) suivi par l'électricité (79 ou 18%), et les moins représentées sont la fabrication de matériaux de construction et les chimiques (15 chacune ou 3%). Puis, pour les districts 2 et 3 le nombre é inférieur au district 1 et ce sont les secteurs métallurgiques et des meubles qui sont au premier rang de la liste. Les districts 4 et 5 en ont quelques-unes et Catembe et Inhaca n'ont pratiquement pas. En fin, le district 1 concentre à lui seul 55% des micro-industries de Maputo (cf. tableau Fig. VII.64: ci-après).

Branches d'activité	Districts municipaux						
	DM 1	DM 2	DM 3	DM 4	DM 5	Catembe	Inhaca
Métallurgie	54	29	13	7	22		
Meubles	23	29	22	14	20	1	
Electricité	79	20	7	9	11		
Confections de vêtements et chaussure	64	11	7	4	10		
Graphique, sérigraphie et publicité	161	16	16	10	13		
Atelier photographiques (<i>Estudio fotograf.</i>)	25	3	2	5	5		
Fabrication de matériaux de construction	15	6	3	9	11		
Chimie	15	8	7	1	4		
Total	436	122	77	59	96	1	0

Fig. VII.64: **Entreprises industrielles de Micro-Dimension par district municipal en 2009**. Source : Direcção da Indústria e Comércio da cidade de Maputo. Perfil estatístico do Município de Maputo, 2011, p. 33.

Pour la même période (2001 à 2009), pour l'essentiel le nombre d'industries fait présente une évolution. D'abord secteur le plus représenté en 2001 est celui de la serrurerie/métallurgique (450 ou 38%) suivi par le charpentier/menuisier/poterie/céramique (356 ou 30%). Les secteurs les moins représentés sont la fabrication de produits alimentaires (0,6%), fabrication en cuir et en papier (0,6%), et meunerie céréalière (0,2%). En 2009, le secteur de l'industrie de la serrurerie/métallurgique subit une évolution et présente 719 unités (38%), suivi par le charpentier/menuisier/poterie/céramique (408 ou 22%). En fin, le secteur de la typographie-sérigraphie et lithographie (167 ou 9%). Les moins représentés sont la fabrication en cuir et en papier, et la meunerie céréalière, lesquels n'ont presque pas évolué.

Type d'établissement	Période								
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Serrurerie/métallurgies (<i>serralharia</i>)	450	460	460	460	460	552	590	642	719
Charpenterie/menuiserie/ /poterie/céramique	356	365	408	408	408	408	408	408	408
Agences funéraires	12	12	14	14	14	14	14	14	14
Fabric. Vêtement, chaussure et artisanat	92	92	92	98	98	100	100	100	100
Fabric. en cuir et en papier	7	7	7	7	7	7	10	7	7
Fabr. fruits et glaces	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Fabr. produits alimentaires	7	8	8	10	10	12	12	12	13
Typographie Sérigraphie et lithographie	49	54	55	59	61	64	69	97	167
Photographie	26	28	30	30	30	35	35	38	38
Fabr. produits chimiques	15	17	18	18	18	18	18	18	18
Activités de publicité	21	24	24	26	26	26	28	57	90
Meunerie céréalière	3	3	5	5	5	5	5	5	5
Installations électriques	70	76	76	84	85	87	87	87	87
Boulangerie	75	76	76	78	80	81	84	123	123
Total	1193	1232	1283	1307	1213	1491	1542	1701	1871

Fig. VII.65: **Evolution du réseau des industries de la ville de Maputo de 2001 au premier semestre de 2009.**
Source : Direcção da Indústria e Comércio da cidade de Maputo. Perfil estatístico do Município de Maputo, 2011, p. 33.

Les leviers de l'économie au niveau du secteur de l'industrie apparaissent à l'évidence jusqu'au premier semestre de 2009 l'industrie de la serrurerie/métallurgie et le charpenterie/menuiserie/poterie/céramique (cf. tableau Fig. VII.65 ci-dessus).

2.3.3- Commerces et services : le moteur de l'économie de Maputo ?

Les chiffres présentés dans le tableau ci-après (cf. Fig. VII.66), et montrent que les contributions issues du *commerce, du logement ainsi que de la restauration* ($3\,869 \times 10^6$ MTs) constituent à l'évidence le premier moteur de l'économie locale, et ce depuis 1997 jusqu'à la fin de la période. Elles représentent 50% du total de la valeur ajoutée et 44% du PIB total de la ville. En deuxième plan se trouvent les *autres services* ($1\,619 \times 10^6$ MTs), qui représentent 21% du total de la valeur ajoutée et 19% du PIB total de la ville. En troisième niveau se trouvent les *transports et communications* ($1\,140 \times 10^6$ MTs), dans lesquels sont compris les résultats portuaires de Maputo, et ils représentent 15% du total de la valeur ajoutée et 13% du PIB total de la ville. L'*industrie de transformation* ne représente que 7% du total de la valeur ajoutée et 6% du PIB total de la ville. Enfin, avec un moindre poids, l'*agriculture, l'élevage, la sylviculture et la pêche* avec 3% du total de la valeur ajoutée et 3% du PIB total de la ville.

Années	Agriculture, élevage, sylviculture, Pêche	Industrie minière	Industrie Transformation	Electricité et l'eau	Construction	Commerce, Logement et Restauration	Transports et Communications	Autres Services	Total Valeur Ajoutée	Impôts sur les produits	PIB
1997	236,7	0,1	513,0	10,0	299,2	3 869,2	1 139,5	1 619,2	7 686,8	1025,3	8 712,2
1998	249,4	0,1	643,5	28,7	442,1	4 393,9	1 400,0	1 893,9	9 051,6	1093,5	10 145,1
1999	258,1	0,1	703,0	44,4	460,1	4 852,5	1 615,9	2 222,7	10 156,8	1431,5	11 588,3
2000	236,1	0,3	1 385,0	53,4	573,5	5 421,9	1 921,6	2 979,5	12 571,3	2047,0	14 618,3
2001	288,2	0,4	2 005,6	75,8	703,7	7 582,4	2 550,7	3 591,2	16 798,1	2137,1	18 935,2
2002	435,8	0,9	2 411,0	135,9	390,1	4 847,5	3 174,6	6 333,7	17 729,5	1744,3	19 473,8
2003	482,6	1,2	2 604,0	154,8	425,0	5 017,3	3 306,9	6 666,5	18 658,2	2132,3	20 790,5
2004	561,1	1,6	1 905,6	194,3	444,9	5 430,2	3 939,1	7 649,4	20 126,3	2475,6	22 601,9
2005	658,6	0,5	2 233,0	233,0	527,9	8 094,9	4 800,8	8 802,1	25 350,7	2819,6	28 170,3
2006	817,4	1,0	2 917,3	291,3	572,3	10 070,1	5 477,0	9 790,8	29 937,0	3178,4	33 115,4
2007	918,3	1,2	3 319,2	337,3	654,2	12 780,0	6 178,2	10 981,9	35 170,4	3482,1	38 652,4
2008	1 121,1	1,6	3 886,7	299,5	773,1	14 891,9	7 141,4	12 426,5	40 541,8	4165,2	44 707,0
2009	1 247,6	1,3	3 980,6	345,4	847,9	16 582,4	8 019,4	13 814,0	44 838,5	4866,0	49 704,5
2010	1 549,7	1,8	4 374,7	399,6	1 003,4	20 582,7	9 358,9	15 541,7	52 812,5	5869,1	58 681,6
2011*	1 864,0	2,2	5 121,4	453,6	1 194,7	25 683,9	10 898,4	15 262,0	61 048,9	7 078,5	68 080,4

Fig. VII.66: **Produit Intérieur Brut (PIB), à prix courants – ville de Maputo, 1997 - 2011 (10⁶ MTs).**

Source: INE, Dpto. de Contas Nacionais e Estudos Económicos; *Estimatives préliminaires.

L'observation des données du PIB de la ville à prix constants (présentées dans le tableau ci-après) vient en appui des éléments analysés dans le tableau ci-dessus et réitère les tendances constatées ci-dessus.

Ce tableau fait ressortir, au premier regard, les services (*autres services*) au premier rang de l'économie locale (4 431x10⁶MTs) et représente 38% du total de la valeur ajoutée et 34% du PIB total de la ville. Deuxièmement se trouve le *commerce, le logement et la restauration* (3 361x10⁶MTs) ils représentent 29% du total de la valeur ajoutée et 26% du PIB total de la ville, suivi par les *transports et communications* (2 416,6x10⁶MTs) ils représentent 21% du total de la valeur ajoutée et 19% du PIB total de la ville, et en fin, en moindre importance l'*industrie de transformation* (871x10⁶MTs) et l'*élevage, la sylviculture et la pêche* (383x10⁶MTs).

Années	Agriculture, élevage, sylviculture, Pêche	Industrie minière	Industrie Transformation	Electricité et l'eau	Construction	Commerce, Logement et Restauration	Transports et Communications	Autres Services	Total Valeur Ajoutée	Impôts sur les produits	PIB
1997	382,8	0,2	871,1	18,8	227,4	3 361,2	2 416,6	4 431,3	11 709,3	1181,6	12 890,9
1998	416,0	0,2	933,5	71,7	289,4	3 715,8	2 566,9	4 689,9	12 683,5	1331,4	14 014,8
1999	442,8	0,2	994,7	128,0	300,7	3 844,2	2 811,7	4 904,0	13 426,3	1370,7	14 797,0
2000	379,4	0,6	1 936,6	117,5	335,1	4 048,1	2 778,6	5 568,7	15 164,6	1738,4	16 903,0
2001	412,7	0,8	2 533,7	128,8	356,6	4 666,0	2 895,8	6 204,9	17 199,2	1768,1	18 967,3
2002	460,5	1,0	2 718,9	142,1	391,5	4 727,9	3 252,7	6 464,3	18 158,9	1959,0	20 117,9
2003	482,6	1,2	2 604,0	154,8	425,0	5 017,3	3 306,9	6 666,5	18 658,2	2132,3	20 790,5
2004	516,8	1,6	1 741,6	179,5	411,3	5 316,7	3 612,0	7 277,0	19 056,6	2215,1	21 271,7
2005	552,9	0,4	2 002,5	210,3	468,8	5 976,6	4 039,6	8 132,4	21 383,5	2331,9	23 715,4
2006	612,7	0,6	2 179,0	236,2	485,5	7 099,3	4 506,1	8 480,5	23 600,0	2556,3	26 156,3
2007	647,1	0,7	2 294,7	257,4	545,1	7 874,8	4 830,7	8 925,4	25 375,9	2697,1	28 073,0
2008	705,8	0,9	2 456,7	220,5	625,9	8 482,4	5 395,1	9 319,3	27 206,5	3040,3	30 246,8
2009	747,2	0,7	2 512,3	249,0	661,3	8 920,0	5 943,1	9 921,3	28 955,0	3259,8	32 214,8
2010	786,3	0,8	2 591,6	263,8	687,4	9 922,4	6 755,5	10 600,7	31 608,5	3526,7	35 135,2
2011*	879,4	0,9	2 795,9	290,2	753,9	10 230,3	7 819,9	9 946,5	33 159,0	4 122,6	37 247,5

Fig. VII.67: **Produit Intérieur Brut (PIB), à prix constants de 2003 – ville Maputo, 1997 - 2011 (10⁶ MTs).**

Fonte: INE, Dpto. de Contas Nacionais e Estudos Económicos; * Estimativas préliminaires.

De l'analyse de ces deux tableaux ci-dessus il est à retenir les trois secteurs qui tirent l'économie locale de Maputo, sont le *commerce, le logement et la restauration*, et ces sont les salaires des fonctionnaires publics (en particulier de l'Etat, de la collectivité locale, des Banques, entre autres) et le tourisme qui font fonctionner l'économie locale. La base résidentielle est alors au centre du développement de l'économie, grâce la captation des revenus.

A l'issue de presque quatre décennies d'indépendance, Maputo présente une économie en convalescence, grâce à ses principaux leviers qui puisent leur dynamique bien au-delà du périmètre de Maputo et à une échelle régionale. D'abord l'*économie présente* alimentée par les revenus extérieurs captés grâce à la résidence et à la présence des agents (de l'Etat, collectivité, des Banques, entre autres), suivi par autres services et enfin les transports et communications qui intègrent également le port maritime de Maputo.

* * *

A la fin des années 80, face une situation économique difficile, le Mozambique s'engage dans une transition qui porte sur la restructuration de son économie et l'ouverture de l'économie aux marchés. L'Etat n'ose pas remettre en cause ouvertement les réformes instaurées au lendemain de l'indépendance du pays sur les nationalisations et l'*économie planifiée*, et il

emprunte alors les voies des désétatisations de la propriété et des « *décollectivisations* » pour parvenir à relancer l'économie. C'est une transition qui s'amorce par l'abandon de l'idéologie marxiste-léniniste et conduit à servir l'idéologie qui associe liberté et propriété privée. L'Etat mozambicain se lance alors dans des réformes où l'*à priori* idéologique du « tout-privé » va prévaloir, au nom d'une efficacité économique qui est amorcée par les désétatisations. L'Etat est invité à suivre une rigueur budgétaire et l'austérité est aussi consentie par l'Etat pour qu'il parvienne à résorber les déficits publics. Aussi, doit-il se délier des secteurs d'activité (tels sont entre autres l'agriculture, le commerce, la banque, le transport, l'industrie), réduire les dépenses de fonctionnement et augmenter les sources de financements par le biais entre autres des droits de douane et des impôts, intégrer le secteur privé dans l'économie pour parvenir à relancer la production agricole, suivi par la privatisation de l'industrie et de l'immobilier les services publics (l'eau, l'électricité, la santé, l'éducation, la poste), dont il se désengage et supprime son monopole. L'ouverture de l'immobilier au marché devient une réalité et cela est une avancée mais l'Etat n'ose pas aller jusqu'à la privatisation du foncier ni à réformer les outils légaux et à conduire une réforme institutionnelle, et il garde la pleine propriété foncière et n'accorde qu'un droit d'usage. L'économie de la ville est en convalescence, et la base résidentielle joue à l'évidence un rôle important dans le développement de l'économie locale de Maputo.

L'ensemble de ces réformes économiques alors mise en route suscite par ailleurs un besoin de la planification du territoire des villes en particulier, ce qui conduit les villes à privilégier la mise en place des documents d'urbanisme, pour maîtriser l'occupation des espaces et les nouvelles extensions.

3- La planification territoriale

Le Mozambique lance au début de la décennie de 1990 un programme pour la réforme des collectivités locales (dénommé PROL ou *Programa de reforma dos órgãos locais*) sous financement de certains bailleurs de fonds, en premier rang desquels la Banque Mondiale. Pour ce qui est du développement des territoires urbains et de l'habitat des principales villes du pays (Maputo, Beira, Nampula, Quelimane et Pemba, considérées pilote) sont privilégiées pour bénéficier d'une réhabilitation environnementale et de l'amélioration des services urbains. Ces projets sont perçus comme de composantes essentielles du Programme National de Développement Urbain et de l'Habitat, et ils comprennent : *la planification de la structure urbaine et des actions prioritaires ; la cartographie urbaine et l'inscription au livre foncier (titulação en portugais) ; et l'amélioration des zones périurbaines.*

Parmi les différentes actions à mener est prévue la mise à l'étude des documents d'urbanisme pour chacune des villes. Un *Plano de estrutura da área metropolitana de Maputo*, est élaboré sur le territoire des villes de Maputo et Matola⁹⁰.

3.1. Le *Plano de Estrutura da Área Metropolitana de Maputo* (1999)

Maputo⁹¹ connaît une nouvelle dynamique de développement qui remonte au lancement par l'Etat en 1997 d'une politique de « reprivatisation »⁹² du patrimoine immobilier, entre autres. Ce processus conduit à un remarquable essor de développement économique de la région, ce qui exige une remise à niveau des structures techniques et administratives de la Ville. L'instauration d'un nouveau document d'urbanisme et la remise à niveau de l'équipe technique sont ainsi privilégiés par les pouvoirs publics.

3.1.1- Contenu du *Plano*

Le *Plano de estrutura da área metropolitana de Maputo* (PEAM) est un document composé par quatre volumes, le 1^{er} fait l'analyse de la situation urbaine et les options de développement, le 2^{ème} présente les propositions (zonage et usage des sols, zonage écologique, plan des transports, infrastructures et équipements sociaux, et la stratégie de mise en œuvre), le 3^{ème} les différentes pièces graphiques [?], le 4^{ème} concerne les propositions de stratégies (stratégie de protection de l'environnement, stratégie de l'habitat et de terrain d'habitation), et enfin le 5^{ème} fait un résumé du *Plano*.

Ce document vise d'instaurer dans la région métropolitaine de Maputo (cf. Fig. VII.68 et Fig. VII.69 ci-après) des instruments d'orientation pour le développement urbain pour la décennie de 2000. Ces instruments établissent les politiques et les directives de base à adopter⁹³.

⁹⁰ Moçambique, *Melhoramento dos Assentamentos Informais*, Volume I – Análise da Situação, Cidades de Maputo, Nacala e Manica.

⁹¹ La ville de Maputo possède trois zones séparées par la baie de Maputo : 5 districts urbains du côté du continent et au-delà de la baie le district de Catembe (district 6) et dans une position insulaire l'on trouve l'Ilha de Inhaca (district 7). L'Ilha de Xefina (une petite île) est sur le plan administratif considérée comme faisant partie du district urbain 4. Le périmètre de la ville de Maputo a 308 Km², dont le centre fait 167 Km² (54%), Catembe a 94 Km² (31%) et l'Ilha de Inhaca a 47 Km² (15%).

⁹² Ce patrimoine appartient précédemment au privé et il revient à l'Etat lors de l'indépendance du pays, grâce à l'instauration par l'Etat d'une politique de nationalisation, tel que je l'ai présenté plus haut.

⁹³ Ses objectifs comprennent également : l'identification des activités à mener par les collectivités locales, les consultations systématiques à effectuer auprès des populations concernées par l'aménagement et le développement urbains, les grandes lignes pour la révision des normes urbaines (*posturas* en portugais), règlements et des procédures administratives liées au développement urbain, faire la formation ou la remise à niveau des techniciens de chargés de l'aménagement et développement urbains.

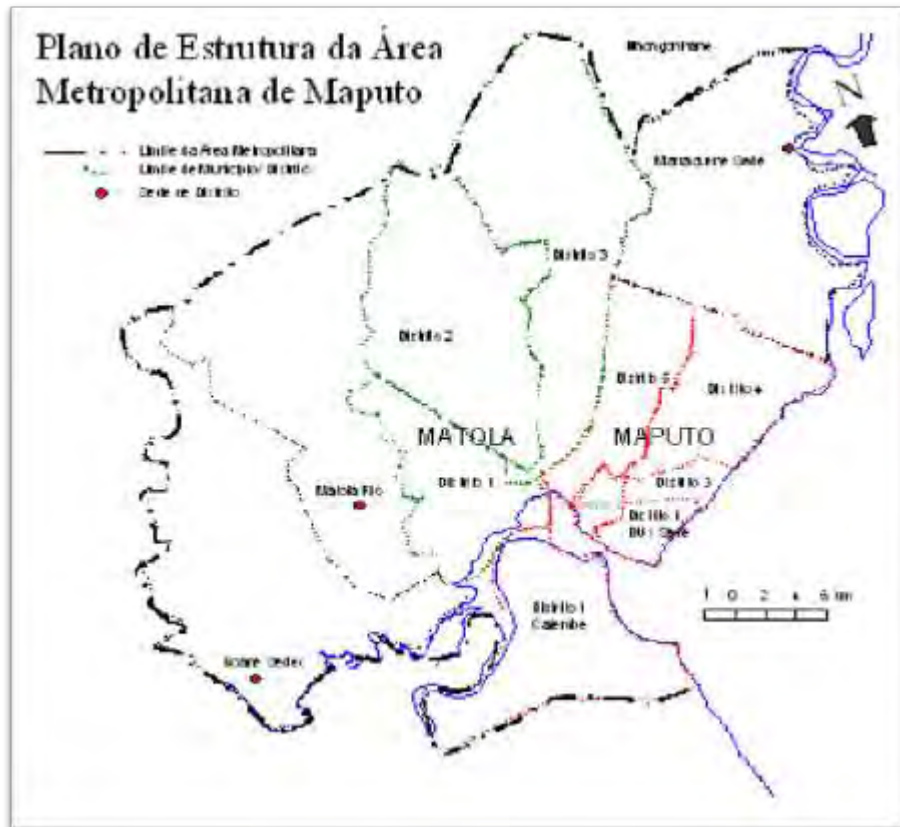


Fig. VII.68: La région métropolitaine de Maputo

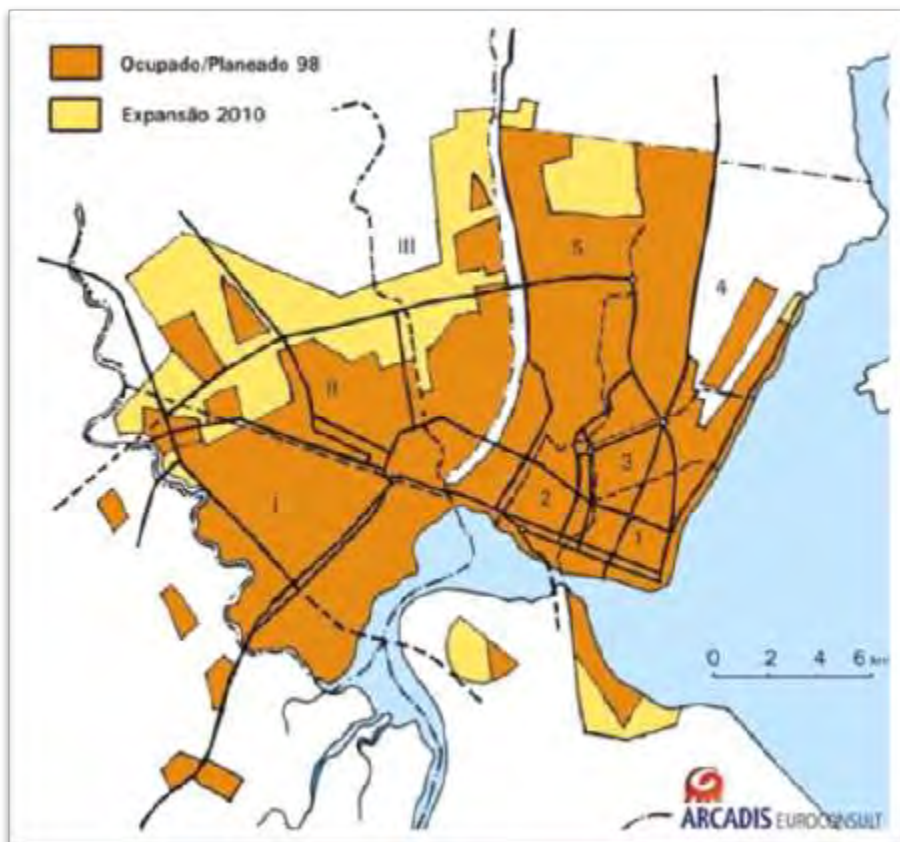


Fig. VII.69: L'occupation planifiée et l'extension

Ce *Plano de Estrutura* comprend différents plans sectoriels, programmes et stratégies. Les principaux sujets traités sont l'habitat et l'usage du sol, la gestion et l'aménagement du territoire (*planeamento*), l'environnement, les transports, les infrastructures et les équipements sociaux. Par ailleurs, d'autres études sont réalisées, telles sont les tendances démographiques, économiques et financières, les caractéristiques socio-économiques et culturelles de la population, et enfin les caractéristiques physico-géographiques de la région.

Le *Plano* définit le périmètre de l'aire métropolitaine de Maputo comme l'ensemble des pourtours des villes de Maputo et Matola, et sont prises en considération certains districts voisins faisant partie de la Province de Maputo tels que les zones urbaines de Marracuene-Sede, Matola-Rio et Boane-Sede (cf. Fig. VII.70 ci-après). En effet, ces noyaux tendent à s'intégrer progressivement dans le système métropolitain, bien que le rapport avec ces districts soit assez limité pendant la mise en œuvre prévu par le *Plano*.

Une autre zone prise en considération par le *Plano* est l'Ilha da Inhaca, une zone insulaire qui, bien que localisée au-delà de la baie, fait partie du périmètre administratif de la ville de Maputo⁹⁴.

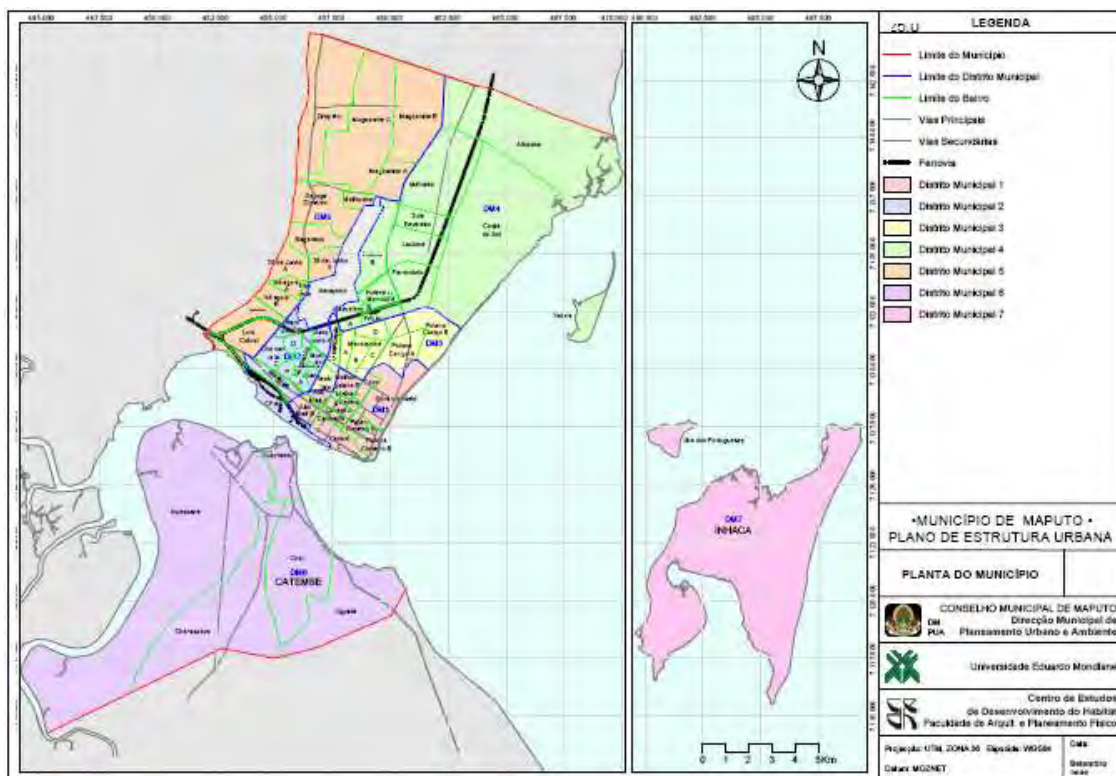


Fig. VII.70: Le périmètre Métropolitain de Maputo (et Matola)

⁹⁴ L'Ilha da Inhaca possède déjà un plan de développement intégré (*Plano de Desenvolvimento Integrado*) dont la mise à l'étude remonte à 1990, et il est élaboré au niveau central par l'INPF (*Instituto Nacional de Planeamento Físico*) Institut National de la Planification du Territoire Physique qui à la suite d'une évaluation, est intégré comme partie intégrante du *Plano de Estrutura*.

3.1.2- Les effets du *Plano* sur l'urbanisation de Maputo

Ce *Plano* n'est pas approuvé par la Ville de Maputo et je fais l'hypothèse des raisons qui conduisent à cet échec : Le *Plano* établit un périmètre dit métropolitain pour lequel n'existe aucune base légale. Les deux municipalités doivent approuver et en cas de désaccord aucune procédure n'existe pour dépasser le conflit. Enfin, et en amont de tous ces aspects, il n'existe aucune loi qui contraint les communes à l'instauration d'un document d'urbanisme dans leur ville, voici pourquoi la mise en œuvre de ce *Plano* ne voit jamais le jour. Le *Plano de estrutura da área metropolitana de Maputo* (1999) est le deuxième document d'urbanisme mis à l'étude pour le compte de la ville de Maputo (et Matola) depuis l'indépendance du pays (1975) et comme le plan précédent celui-ci n'a aucun effet sur la ville de Maputo et il reste un exercice intellectuel sans aucun impact sur la ville de Maputo ou sur la dite aire métropolitaine. Le manque de capacité financière en particulier, empêche la mise en œuvre du *Plano* et malgré ces échecs la ville recommence l'élaboration des *Planos*.

3.2. Le *Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo* (2008)

Le *Plano de estrutura urbana do Município de Maputo* (PEUM) est, selon leurs promoteurs, le premier document d'urbanisme (*plano de ordenamento urbano*) mis à l'étude par la Ville de Maputo (et la faculté d'architecture) et est élaboré par des techniciens mozambicains⁹⁵. Le *Plano* se conforme à la loi et au règlement de l'aménagement du territoire (*Lei e Regulamento do Ordenamento do Território*), et à ce titre il a un caractère général et d'orientation pour des élaborations plus prescriptives au niveau de l'espace et du détail.

Le *Plano* promeut une politique de développement urbain « cohérente » avec la loi fondamentale du pays d'où sont issus les droits fondamentaux des citoyens sur l'urbanité : le droit à la ville, le droit à la terre urbanisée, le droit à une maison digne, le droit à l'assainissement de l'environnement, le droit à la circulation sûre, le droit à la mobilité urbaine, le droit à l'infrastructure, services et équipements urbains, le droit à l'éducation, santé, information et culture, sport, loisir et sécurité publique, le droit à la participation. Le *Plano de ordenamento* centre ses priorités dans le domaine spatial et environnemental. Le PEUM définit comme priorités : réaménager (*reordenar*) les quartiers informels ; récupérer de terrains pour les

⁹⁵ Cela peut constituer un atout, car les techniciens nationaux connaissent les réalités locales et l'expérience acquise à l'issue de ce travail bénéficie ces mêmes techniciens et ils restent au pays et seront outils pour les travaux similaires à venir. De surcroît, une bonne connaissance du plan est importante pour ceux qui doivent le mettre en place et l'implication de la société civile lors des débats permettra une meilleure appropriation du plan par les différents acteurs. L'équipe du *Plano* regrette l'absence d'approbation des plans précédents, car si la Ville y a participé l'expertise a été confiée à de consultants expatriés à de frais élevés, et la responsabilité de l'échec n'a pas été imputée à ces experts. Le nouveau *Plano* à l'œuvre est alors l'occasion pour créer des compétences locales pour résoudre les propres problèmes urbains.

échanges, services et équipements publics ; densifier l'occupation du tissu urbain pour éviter la continuation de l'occupation spontanée du sol urbain ; créer de zones de réserves pour rétablir l'équilibre et assurer l'entretien et l'amélioration de la qualité de l'environnement ; établir de conditions nécessaires à la fluidité de la circulation et la mobilité ; promouvoir la construction de logement social ; promouvoir la diversité d'activités et fonctions urbaines et éviter la suburbanisation et la ségrégation spatiale et environnementale des couches sociales plus défavorisées ; réduire les asymétries sociales et les privilèges dans le choix des zones pour la distribution des réseaux d'infrastructures de services et d'équipements. L'équipe du *Plano* est consciente que les stratégies doivent rester réalistes pour se conformer avec les moyens de la Ville. Le *Plano* définit : des espaces pour les différents usages et les conditions à suivre par les occupations ; la maille viaire structurant, pour les différents types de transports intra et interurbains ; la progression et les phases (dans le périmètre de la ville) du programme de réaménagement des quartiers informels ; la estimative des besoins financiers pour les actions de développement projeté.

3.2.1. Contenu du *Plano*

Le *Plano* est composé par 4 volumes, le 1^{er} volume sous le titre *Analyse de la situation actuelle* est développé sur 246 pages découpées en 9 parties. La 1^{ère} partie est l'introduction et les considérations générales, la 2^{ème} partie présente une caractérisation de la ville de Maputo. La ville est analysé dans un contexte d'un encadrement régional, national, régional métropolitain jusqu'à l'échelle de la ville où un encadrement historique y est intégré. Cette approche à cascade de la ville à différentes échelles ne lui distingue pas des plans précédents. Cette partie est de surcroît, l'occasion pour le *Plano* de revisiter les plans précédents depuis ceux mis à l'étude en 1925-55 (*Plano Aguiar*), en 1969 (*Plano Azevedo*), en 1985 (*Plano de estrutura*) et en 1999 (*Plano de estrutura da área metropolitana*). La 3^{ème} partie présente une caractérisation biophysique, géotechnique, géographique et de la structure écologique. Sont analysés la végétation, la faune (entre autres, terrestres et aquatiques), la géologie, l'environnement, l'érosion côtière, les unités hydrogéologiques, le climat, la pollution (sonore : routière, liées aux kiosques ou restaurants ou autres commerces, voire habitations). La 4^{ème} partie présente une caractérisation démographique et la structure d'occupation humaine. La population totale de la région est analysée, aussi la population à l'échelle de la ville, la croissance démographique (y compris la distribution, la densité, la croissance par quartier), mais encore les caractéristiques socio-économiques. Est également passée en revue les aspects liés à la culture traditionnelle locale et urbaine. Cela ne lui distingue pas non plus de ses prédécesseurs, qui s'attachent à effectuer des enquêtes préalables

Type de zone	Densités	Nombre d'habitations par hectare
Zone multifonctionnelle (habitation, commerce et services)		
Zone résidentielle consolidée	Haute densité	Plus de 60 hab. par hectare
Zone résidentielle consolidée	Moyenne densité	Entre 20 et 60 hab. par hectare
Zone résidentielle consolidée	Basse densité	Moins de 20 hab. par hectare
Zone historique	Classée et protégée	
Zone de commerce et services consolidée	Classée et protégée	

Fig. VII.72: Classements des zones (consolidées) par densités.

Un classement est également effectué sur les zones à urbaniser et les densités sont aussi fixées (cf. la Fig. VII.73, ci-après).

Type de zone	Densités	Nombre d'habitations par hectare
Zone résidentielle planifiée	Haute densité	Plus de 60 hab. par hectare
Zone résidentielle lotie (demarcada)	Moyenne densité	Entre 20 et 60 hab. par hectare
Zone résidentielle lotie (demarcada)	Basse densité	Moins de 20 hab. par hectare
Zone résidentielle non lotie (não demarcada)	Haute densité	Plus de 60 hab. par hectare
Zone résidentielle non lotie (não demarcada)	Moyenne densité	Entre 20 et 60 hab. par hectare
Zone résidentielle non lotie (não demarcada)	Basse densité	Moins de 21 hab. par hectare
Zone de vert arborisé naturel		

Fig. VII.73: Classements de zones (à urbaniser) par densités

Le *Plano* fixe par ailleurs un classement pour, entre autres, l'activité industrielle, les équipements sociaux et services publics, et l'activité agricole.

La 7^{ème} partie concerne le réseau de voirie et les infrastructures urbaines. Y sont revues la mobilité et l'accessibilité par les différents types de transports (ferroviaire, routier, maritime, l'activité portuaire, aérien, vélo, entre autres), les différents réseaux de télécommunication, la gestion des ordures ménagères (cf. Fig. VII.74 ci-après).

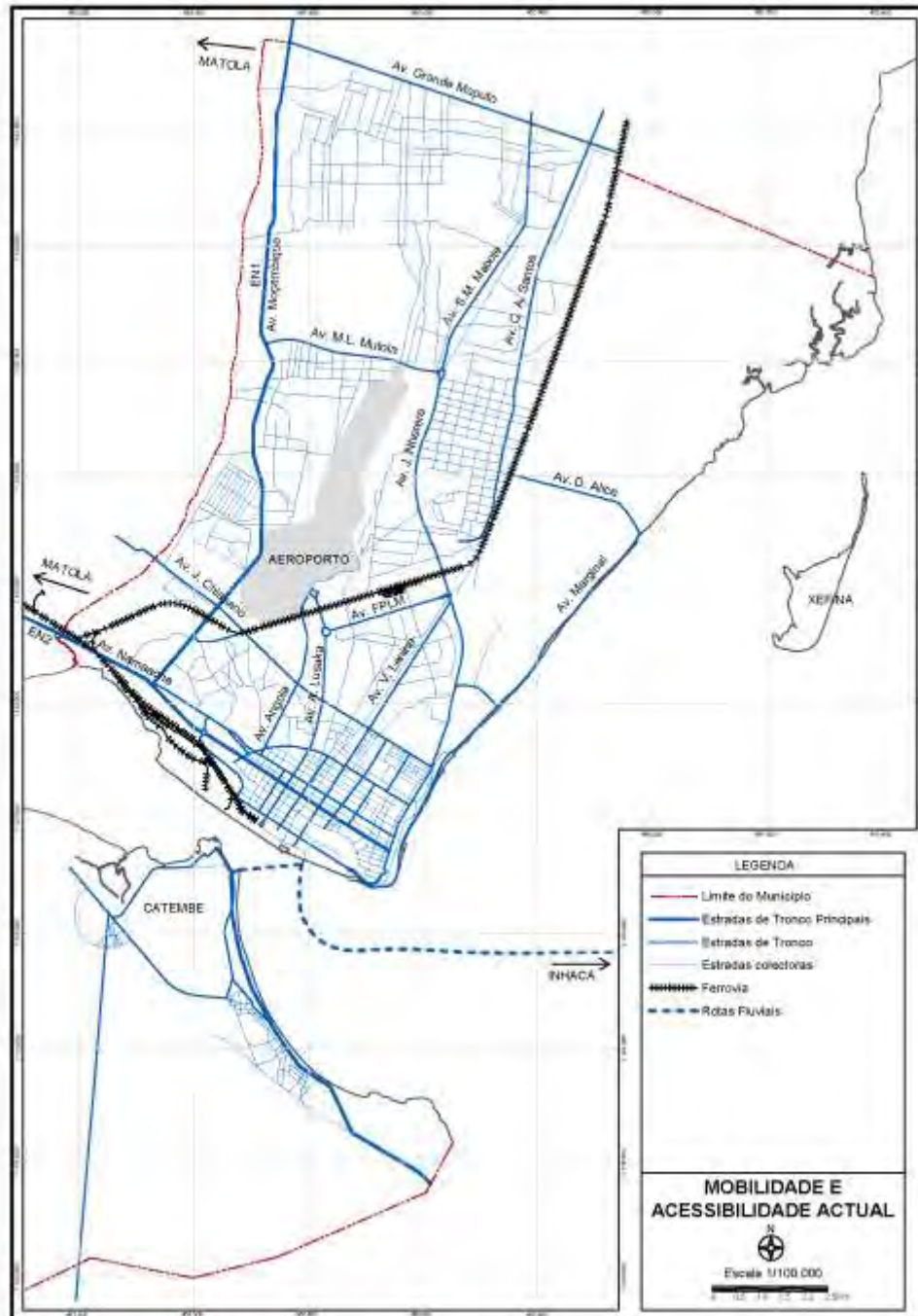


Fig. VII.74: **Mobilité et accessibilité actuelle.** Source : Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo

Par ailleurs un projet de mobilité et d'accessibilité est mis au point, et il porte pour l'essentiel des améliorations à apporter aux voies existantes plutôt que l'ouverture de nouvelles axes de voie que se limitent à trois axes qui devrait permettre de dégager la circulation, au niveau du raccordement de Maputo avec nord du pays et le sud (cf. Fig. VII.75 ci-après).

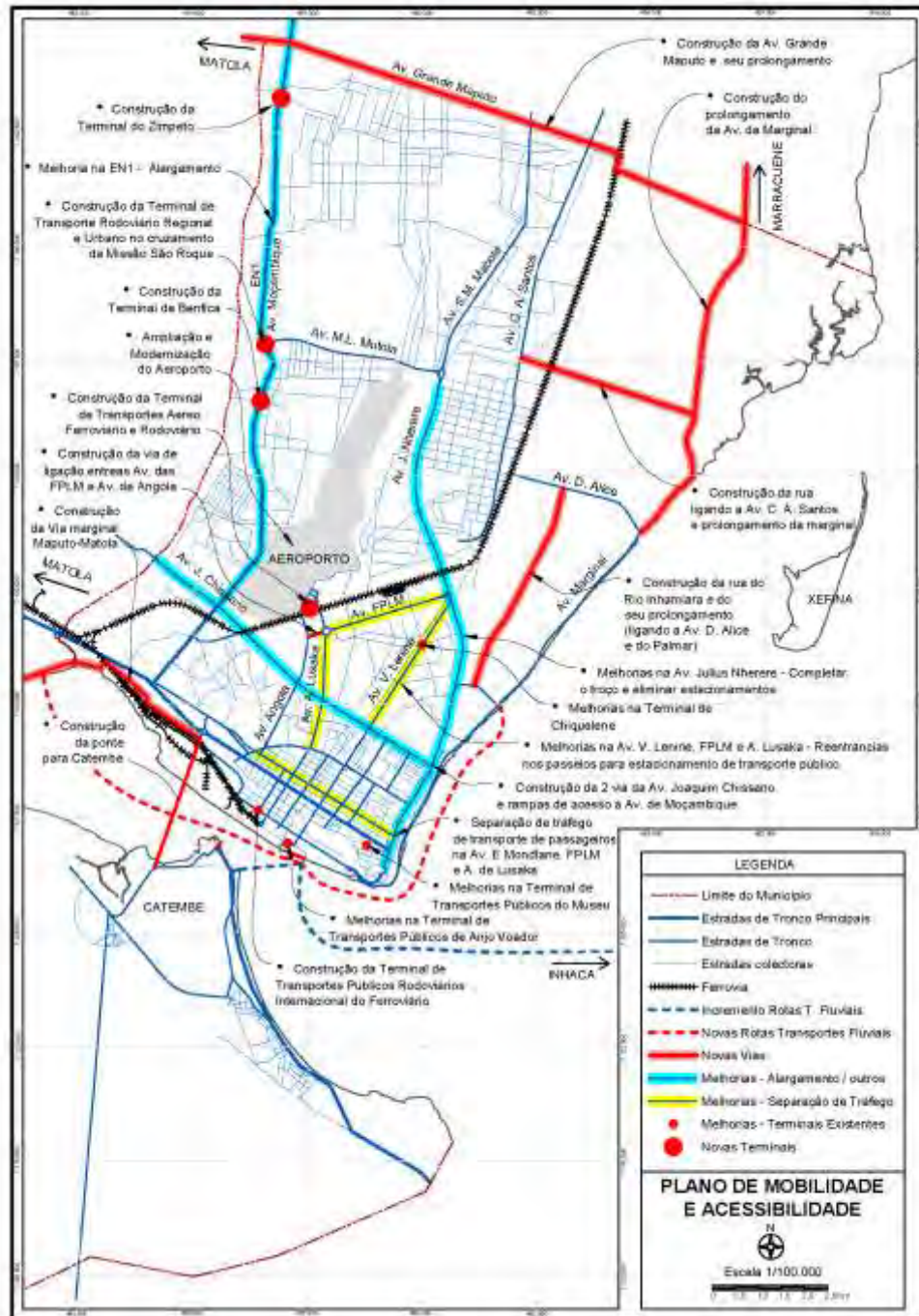


Fig. VII.75: **Projet de Mobilité et accessibilité.** Source : Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo.

La 8^{ème} partie est l'occasion pour le *Plano* de revisiter les différents documents d'urbanisme mis à l'étude au cours des décennies précédentes.

Le 2^{ème} volume du *Plano* porte le titre *Introdução au PEUMM, les raisons et la philosophie* et est développé sur 36 pages découpées en 10 parties. La 1^{ère} et la 2^{ème} parties concernent respectivement l'introduction et les concepts généraux, la 3^{ème} partie s'intéresse au contenu et objets, la 4^{ème} partie évoque les éléments nécessaires au *Plano* pour qu'il devienne un

outil de développement de la ville, la 5^{ème} partie essaie de définir une *Structure spatiale de la ville* et un *Plano*. La 6^{ème} partie revient sur les objectifs généraux du *Plano*, la 7^{ème} partie analyse des éléments qu'il appelle d'essentiels pour la structure urbaine de la ville, la 8^{ème} partie dresse ce qu'il considère de grandes options du *Plano* (requalification des bidonvilles, l'accessibilité au centre-ville, à la région et aux pays voisins, la création de nouveaux centres d'activité économiques, sociales, culturelles, récréatives et administratives, la densification des espaces urbains, création d'infrastructures et services urbains, et de nouveaux lotissements à travers l'ouverture de l'accès à la terre pour appel d'offres ou aux enchères, la création du logement social, et la préservation du patrimoine historique.), les 9^{ème} et 10^{ème} parties concernent respectivement les besoins financiers pour la mise en œuvre de ces actions et en fin les limites du *Plano*.

Le 3^{ème} volume sous le titre *Rapport de justification sur les options du Plano* est développé sur 85 pages découpées en 4 parties. La 1^{ère} partie porte sur les activités réalisées au cours de l'élaboration du *Plano*, la 2^{ème} partie présente les scénarii pour le développement de la ville, la 3^{ème} Partie s'intéresse aux éléments dits fondamentaux du *Plano* (tels sont entre autres, le Règlement, le Plan d'aménagement, les cartes des conditionnalités, les servitudes administratives, les transports, la mobilité et l'accessibilité), en fin, la 4^{ème} partie regroupe les annexes et y sont présentées les réunions et débats publiques.

Le 4^{ème} et dernier volume présente le *Règlement du Plano* et il se développe sur 42 pages découpées en 7 chapitres (où sont entre autres, définis les densités, les coefficients tels que le COS, CIS, CAS).

3.2.2- Les effets du *Plano* sur l'urbanisation de Maputo

A l'instar des *Planos* précédents celui-ci ne fait pas l'objet d'approbation par la Ville de Maputo et il y a une persistance des éléments qui conduisent à cet échec. Le *Plano* s'inscrit dans un périmètre (dit métropolitain) qui n'existe pas et aucune base légale ne le prévoit pas, ni ne crée aucune structure compétente chargée de la gestion du *Plano* à l'échelle de l'*aire métropolitaine*. Le vide juridique sur l'intercommunalité ne permet pas aux deux conurbations une articulation du *Plano* à l'échelle *métropolitaine*. En fin, le manque de moyens financiers en particulier, ne permet pas la mise en œuvre du *Plano*.

Ce *Plano*, à travers un ensemble d'enquêtes réalisées, permet à la ville d'avoir une bonne connaissance de la situation existant (tissu urbain et les différentes urbanisations, et le tissu économique), dans un contexte d'explosion urbaine de la ville, mais il ne participe pas d'une stratégie d'intervention pour le développement de la ville, puisqu'il ne participe pas des

programmes d'orientations pour les dépenses de la ville. Ainsi, il n'a aucun effet sur le développement de la ville de Maputo et il reste un exercice intellectuel sans aucun impact sur la ville de Maputo. L'occupation du sol urbain continue ainsi de se produire en dehors de toute conformité avec ces *Planos*.

* * *

L'instauration autour des années 1990 du programme pour la réforme des collectivités locales (*Programa de reforma dos órgãos locais*) prôné et financé par la Banque Mondiale est l'occasion pour une intervention (bien que menée « par le haut ») qui vise le développement des territoires urbains et de l'habitat des principales villes du pays (tels sont Maputo, Beira, Nampula, Quelimane et Pemba, et plus tarde Matola), et ces actions sont également axées sur l'environnement et l'amélioration des services urbains. Ce programme est matérialisé par le biais des projets perçus comme de composantes essentielles du Programme National de Développement Urbain et de l'Habitat, et ils comprennent : *la planification de la structure urbaine et des actions prioritaires ; la cartographie urbaine et l'inscription au livre foncier (titulação en portugais) ; et l'amélioration des zones périurbaines*. Ce programme rencontre les préoccupations des autorités des villes, puisque parmi les différentes actions à mener sont réalisés de documents d'urbanisme pour chacune des villes, un desquels est le *Plano de estrutura da área metropolitana de Maputo* (et il comprend les villes de Maputo et Matola), mise à l'étude pour la première fois en 1985, un deuxième en 1999, et un dernier en 2008.

Ces trois *Planos* ne bénéficient pas de l'approbation par l'autorité de la ville de Maputo car ils s'inscrivent dans un périmètre (dit métropolitain) qui n'existe pas et aucune base légale ne le prévoit pas, ni ne crée aucune structure compétente chargée de la gestion des *Planos* à l'échelle de l'*aire métropolitaine*. Le vide juridique sur l'intercommunalité ne permet pas aux deux conurbations une articulation des *Planos* à l'échelle *métropolitaine*. De surcroît, n'existe-t-il aucune loi ou réglementation sur l'intercommunalité et l'articulation entre elles s'avère difficile, voire impossible. Aussi, n'existe-t-il aucune loi qui oblige ou impose ou encore contraint les communes à l'instauration d'un document d'urbanisme dans leur ville. En fin, le manque de moyens financiers en particulier, ne permet pas la mise en œuvre de ces *Planos*. Ainsi, ces *Planos* permettent d'avoir une meilleure connaissance de la ville grâce aux enquêtes de terrain réalisés, mais ils n'ont aucun effet sur la ville de Maputo (et de Matola) et il reste un exercice intellectuel sans aucun impact sur la ville (ou sur la dite aire métropolitaine), puisqu'ils ne participent pas, par exemple, d'une politique d'élaboration budgétaire pour les dépenses et investissement à effectuer lors des interventions dans la ville. Aussi, ces *Planos* donnent des réponses uniquement techniques aux problèmes urbains, et ne prennent pas en compte les dynamiques urbaines.

Force est de constater qu'en dépit de ces échecs l'autorité de la Ville ne renonce pas à recommencer la mise à étude des nouveaux *Planos*. Les règles et les réflexions sur la planification de la ville de Maputo continue de s'approprier pour l'essentiel les règles établies sous les portugais, et les outils de l'urbaniste traduisent une idée de ville et une pratique européenne de la ville. Maputo et son territoire a changé d'échelles de formes et ces outils s'avèrent alors inadaptés et inadéquates pour influencer les pratiques de l'espace, les pratiques sociales et contribuer aux transformations du territoire. Les mutations urbaines à Maputo depuis 1975 sont sans précédent et elles nous invitent alors à reconsidérer les pratiques d'anticipation spatiale mais aussi les concepts sur lesquels elle repose. Il faut changer les outils d'analyse et les méthodes de lecture de la ville d'aujourd'hui, la « tierce-ville ».

4 - Les transformations territoriales en cours

Les deux dernières décennies sont révélatrices des mutations contemporaines qui le pays connaît. Les points d'ancrage de ces phénomènes sont pour l'essentiel les villes du pays et la capitale Maputo en particulier. L'avènement d'un « marché foncier hors marché », la poursuite des occupations spontanées et l'avènement de cette « forme urbaine » matérialisée par des *condominios fechados* (système d'auto-enfermement) polarisent la pratique de l'espace et révèlent les enjeux sociétaux et spatiaux à Maputo.

4.1- La poursuite de l'urbanisation spontanée ?

La terre demeure la pleine propriété de l'Etat, je l'ai évoqué plus haut (un héritage qui prévaut en dépit de la libéralisation immobilière qui remonte à 1991). L'Etat ou la Ville n'accorde à l'intéressé qu'un droit d'usage (*DUT*). Dans le jeu d'acteurs de la ville, la municipalité apparaît à l'évidence un acteur incontournable vis-à-vis des investisseurs et promoteurs privés. Officiellement, les promoteurs doivent s'acquitter d'une somme (souvent dérisoire) pour acquérir un terrain et bénéficier d'un droit d'usage pour mettre en œuvre un projet immobilier (contraint à mettre en valeur le terrain dans un délai de deux ans). Ce montant ne correspond pas à la « valeur marchande du terrain » ni ne finance l'éventuelle mise en place d'infrastructures urbaines. Mais officieusement, cette valeur est fort majorée, le foncier de la ville capitale étant devenu un marché très lucratif, sur l'extension nord de la ville sur les quartiers balnéaires, en particulier. Si l'*urbs lapidum* garde la maille urbaine héritée de la période coloniale, dans les nouvelles extensions conquis sur la *roseaupolis* prévaut l'absence d'une politique urbaine et une pratique de l'espace implicite, et il s'avère une cohabitation de lotissements localisés et d'occupations spontanées.

Tout au long de la période coloniale, comme après l'indépendance, la *roseaupolis* ne fait l'objet d'aucune intervention d'ensemble. La réglementation de la loi de la terre de 1987 ne prend pas en compte le foncier urbain, et celle de 1979 fait ressortir pour la première fois les problèmes fonciers en milieu urbain, cependant les efforts pour parvenir à instaurer des régulations foncières connaissent des échecs.

Pour prétendre d'accéder à un droit d'usage (*DUAT*) en toute légalité auprès des services d'urbanisme de la Ville, il faut suivre une démarche administrative, une procédure bureaucratique qui s'avère un véritable parcours du combattant, et est surtout onéreuse pour le citoyen. Ces écueils encouragent et consolident les pratiques informelles (des pratiques aussi discrétionnaires qu'opaques) employées par les citoyens pour obtenir des terrains auprès des services de la Ville. Certaines enquêtes indiquent que 65% des concessions (*DUAT*) de terrains urbains sont réalisées en dehors des circuits normaux d'obtention⁹⁶. Les terrains en ville deviennent de plus en plus exigus et la demande va croissant et augmente la pression sur les terrains en ville, la Ville reste cependant pusillanime. Dès que les concessions entrent officiellement en vigueur, les terrains d'emblée réservés aux populations à ressources modestes sont déjà occupés et une réinstallation doit être effectuée. La décennie de 1990 en témoigne, et certains promoteurs osent aller jusqu'à céder à de populations cossues d'innombrables terrains non lotis, et les populations de couche moyenne quant à elles sont contraintes de reporter leur choix sur les terrains en périphérie de la ville, et leur moyens permettent de changer graduellement le paysage en périphérie de la ville. Cependant, le *statu quo* qui découle du maintien d'une législation foncière inadapté au contexte actuel continue d'encourager l'incivisme et les pratiques discrétionnaires dans la gestion foncière, et alimente un marché spéculatif « parallèle » qui n'en bénéficie pas les caisses de la Ville. Des structures officieuses intermédiaires émergent et s'accaparent les terrains pour les revendre ensuite au prix du marché « parallèle », les promoteurs sont pour autant prêts à payer pour parvenir à mettre en œuvre leurs projets immobiliers. Il s'agit là de ce que j'appelle un « marché hors marché⁹⁷ », et la Ville ne parvient pas à définir une assiette fiscale pour le prélèvement de l'impôt.

⁹⁶ JENKINS P., "Mozambique : housing and land markets in Maputo", Edinburgh College of Art/Heriot-Watt University, School of Planning & Housing, Research paper, 1999, n° 72.

⁹⁷ J'ai forgé l'expression « marché hors marché » car il s'agit d'un marché officieux dans un système où officiellement le marché foncier n'a pas sa place. En effet, les terrains font l'objet de transactions en toute liberté, mais à titre officieux, et surtout c'est ce propre marché qui a régulé les prix et a stabilisé les échanges.



Fig. VII.76: **types d'occupation sur la Roseaupolis.** Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales) à partir d'un fond Google earth. Et elle concerne les différents types d'occupation sur la *roseaupolis*.

4.2- L'apparition des ensembles fermés ou condominiums

Contexte de l'avènement des condomínios fechados

La décennie de 1990 est porteuse d'une nouvelle dynamique engendrée par les changements du contexte politique, économique (encouragé entre autres par la communauté internationale, tel est le F.M.I.) nous l'avons vu plus haut. Cette ouverture encourage par ailleurs les investisseurs étrangers qui se précipitent sur le Mozambique, puisque ce dernier est alors « avide d'investissement » et les opportunités pour investir se présentent à profusion. Le pays subit alors une profonde mutation et l'héritage de l'ère socialiste et aussi du conflit armé est encore visible sur le territoire. De poches d'occupations spontanées, la pauvreté, le chômage, l'insécurité. La ville capitale Maputo cristallise la plénitude de ces aspects vis-à-vis des autres villes, de par sa prééminence dans le contexte du pays. C'est également à Maputo qu'émergent la plupart des ensembles résidentiels fermés et sécurisés. Pour mieux appréhender le phénomène, il paraît judicieux d'interroger leur genèse, leur morphologie et les rapports entre ces ensembles

résidentiels fermés et l'espace environnant, et aussi son intégration dans le tissu urbain de la ville.

A l'issue de la *guerre des 16 ans*, l'ouverture du pays amène l'installation d'organismes internationaux (entreprises privées, de multinationales, et d'ONG) qui sont demandeur de logements pour abriter leur employés, fonctionnaires, dans de très bonnes conditions. C'est ainsi que Maputo fait face à une très forte demande de logements neufs et modernes. Aussi, une importante couche de population cossue réclame un parc de logement très confortable. Cependant le parc immobilier disponible est pour l'essentiel dans un état de déshérence, à cause d'une longue période d'absence d'entretien. Cette situation s'améliore grâce à l'intervention du secteur privé, principalement à la suite de l'instauration de la loi sur la libéralisation de l'immobilier en 1991⁹⁸ - qui marque aussi un désengagement de l'Etat et laisse une grande latitude d'action au secteur privé - qui permet l'émergence d'un marché neuf et porteur, par le biais des *condomínios fechados*. Ils sont construits *ex nihilo* et présentent différentes formes et aménagements internes. De surcroît, ces infrastructures présentent un confort qui diffère des bâtis délabrés dont la construction remonte à l'occupation portugaise.

Emergence du phénomène d'auto-enfermement « condomínios fechados » et leur épanouissement

L'émergence et l'épanouissement des formes résidentielles par des *condomínios fechados* (condominiums fermés) dans la ville de Maputo annonce l'influence des promoteurs étrangers, sud-africains, brésiliens, portugais entre autres. Ce modèle se diffuse dans cette décennie à l'œuvre également dans différents pays d'Afrique Australe selon M. Morange et *all.*¹⁰⁰. La plupart des *condomínios fechados* à Maputo¹⁰¹ sont délimités et clôturés faisant un périmètre d'approximativement 5 à 10 hectares et ils se trouvent au nord de la ville (cf. Fig. VII.77 ci-après), dans le quartier huppé de la ville, dénommé Sommerschield et le secteur balnéaire dénommé Costa do Sol, et ce dernier demeure coupé¹⁰² du tissu urbain de la ville.

⁹⁸ Loi 5/91 de 1991 (Lei 5/91 de 1991 - República de Moçambique).

⁹⁹ Le terme *condomínio* en portugais (et particulièrement au Mozambique) prend le sens de copropriété et il ne désigne aucun système d'enfermement sécurisé ou un lotissement enfermé, imaginé dans un but sécuritaire ou identitaire. L'avènement des systèmes d'enfermement au Mozambique remonte à l'indépendance du pays et ces lieux ne sont pas confinés, il s'agit des lieux délimités par de barrières physiques où se trouvent pour l'essentiel des hauts fonctionnaires d'Etat, ambassades, contrairement aux enfermements qui remontent aux années 1990 conçus pour être des lieux enfermés et où habitent plusieurs familles et elles partagent de normes de vie collectives.

¹⁰⁰ MORANGE M., FOLIO F., PEYROUX E., VIVET J., « Déclinaisons locales d'un modèle international : les « *gated communities* » à la conquête de l'Afrique australe », in Benit C., Peyroux E., Fabiyi S. (dir.), *Sécurisation des quartiers et gouvernance locale. Enjeux et défis pour les villes africaines*, Karthala, Paris, 2009, pp. 47-84.

¹⁰¹ Selon les chiffres avancés par F. Folio, ils existent à Maputo autour de 30 *condomínios fechados* qui concernent approximativement 600 logements. FOLIO F., « Les *condomínios* à Maputo : enjeux sociétaux et spatiaux autour de l'implantation des ensembles résidentiels sécurisés dans la capitale mozambicaine », *Annales de géographie*, n° 665 (3), 2007, p. 255.

¹⁰² L'entrée est surveillée et avec un gardien. Pour y accéder il faut « montrer patte blanche ». A l'intérieur sont aménagés certains équipements sportifs, terrains de jeux, piscine.

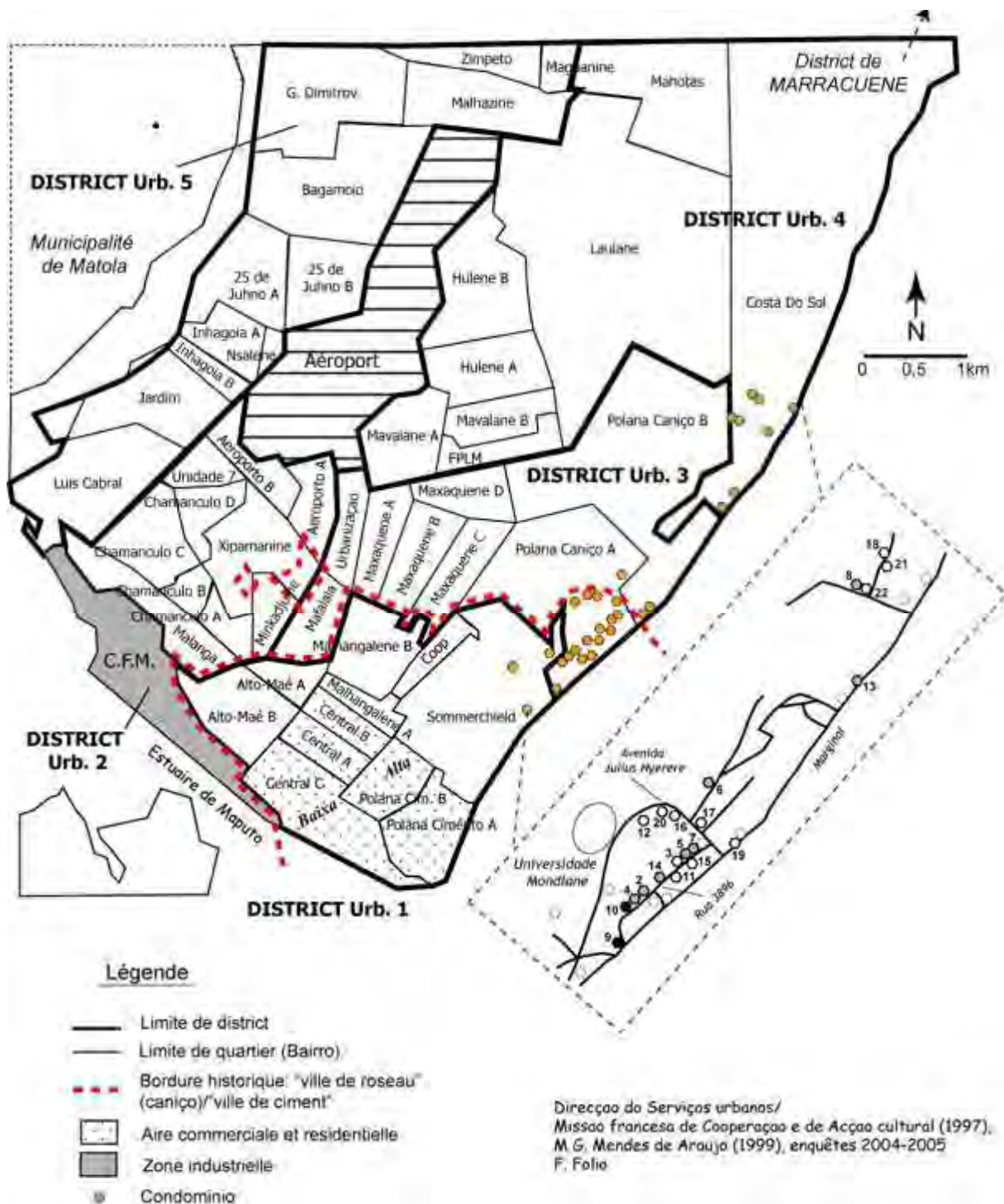


Fig. VII.77: **Emplacement des condomínios fechados**

Source : FOLIO F., (2007) p. 254. Voir également VIVET J., (2010), p. 375.

Ces deux quartiers constituent des polarités privilégiées pour la création des *condomínios fechados*. Une première concentration (de vingt-deux *condomínios*) se trouve à l'emplacement adjacent à l'université Eduardo Mondlane (Sommerschield II), où habitent une population cossue (et ils affichent une césure nette avec l'espace public) et ils jouxtent (bien que ces deux

populations attenantes n'entretiennent aucun contact) les bidonvilles de Polana Caniço (*roseaupolis*)¹⁰³ et donnent sur l'avenue J. Nyerere, tel que l'illustre l'image (Fig. [VII.22]) ci-après.

¹⁰³ Au fur et à mesure que la classe cossue a besoin de plus d'espace pour ériger de nouvelles maisons ou de *condomínios fechados* n'hésite pas à contraindre les habitants démunis du *roseaupolis* au déguerpissement. Cette spoliation consentie (consentie car ils reçoivent une indemnisation financière en général des promoteurs, à défaut des moyens de la Ville) est inéluctable car ces terrains sont pour l'essentiel inondables et sujets à l'érosion, ainsi les constructions sont interdites (tel que le souligne le document d'urbanisme de la ville : *Plano director* de 2008) et les coûts que découleraient des travaux de stabilisation des sols seraient onéreux pour la population démunie. Ceci est le discours véhiculé par les autorités de la ville, force est de noter que cette règle n'est pas appliquée lorsque la population cossue ou des promoteurs immobiliers prétendent construire. La plupart de ces poches d'espaces inconstructibles d'occupation spontanée a été occupée, sans permis de construire, par ces populations démunies (appelées déplacés, ou *deslocados* en portugais) réfugiées pendant la *guerre des 16 ans*, grâce à une certaine permissivité de la Ville, mais aussi à l'absence de cette dernière de mise à disposition pour ces *deslocados*, des terrains lotis et constructibles.

Fig. [VII.22]: La juxtaposition du lotissement huppé et des bidonvilles, et les condomínios fechados



Détails des différentes mailles



Détails des batits



Aussi, cette polarisation s'étant jusqu'au piémont (situation d'urbanisation en piémont) de l'avenue Julius Nyerere (boulevard établi sur la ligne de crête). Une deuxième concentration (de huit *condomínios*) se trouve vers la Costa do Sol (marché foncier devenu très lucratif¹⁰⁴), sur la bande balnéaire vers le nord de la ville (un phénomène que j'appelle de « gentrification balnéaire »), tel que l'illustre la figure Fig. VII.78 ci-après.

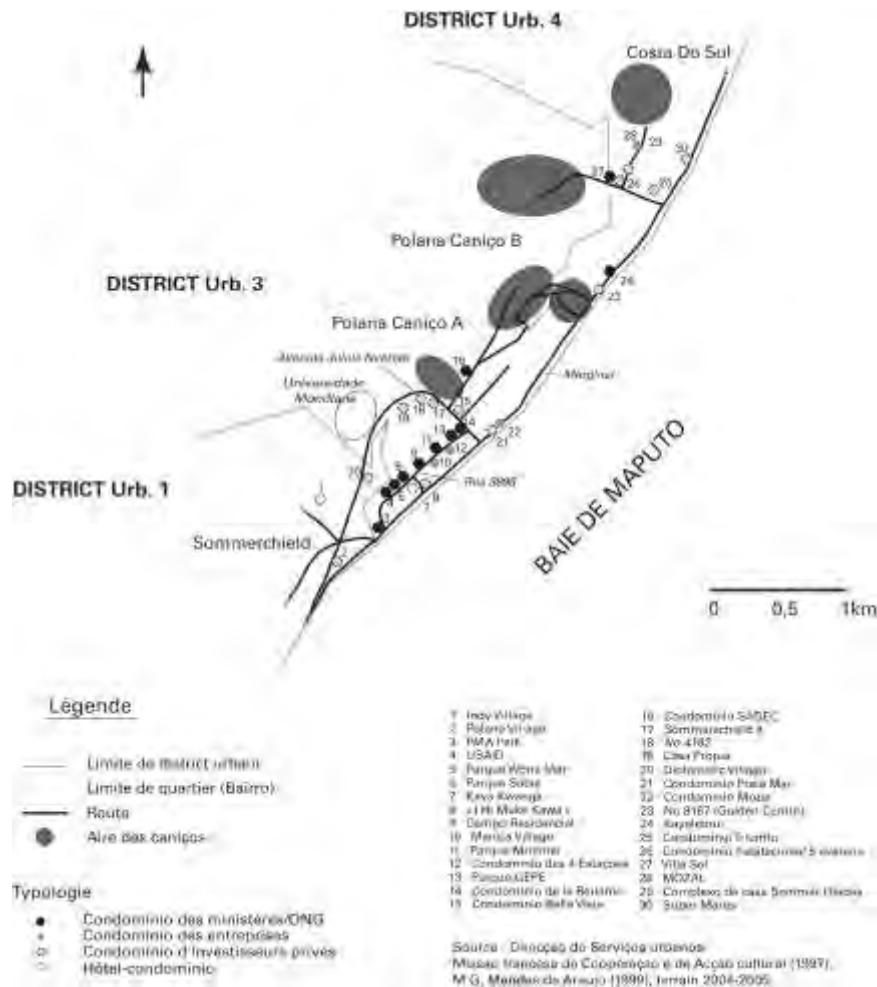


Fig. VII.78: **Emplacement des condomínios fechados sur la bande littorale**

Source : DCU, MCAC et MGM Araújo, cité par FOLIO F., op. cité, p. 258.

La vague des *condomínios fechados* à Maputo suit deux périodes, la première des années 1980 découle d'un processus de construction dirigée (construits principalement par des entreprises publiques et ministères, pour abriter des *coopérants étrangers*) et la deuxième des années 1990 (construits par des multinationales et industriels, des agences internationales pour abriter leurs cadres), mais encore des promoteurs privés qui s'accaparent ce marché lucratif et prospère.

¹⁰⁴ Les terrains sont accordés par la ville moyennant un versement symbolique (pour avoir un *DUAT* ou droit d'usage) par l'intéressé (en l'occurrence des agences immobilières privées, des entreprises privées, des multinationales, des organismes internationaux) et ce dernier construit des logements que sont loués à leurs fonctionnaires ou sont vendus entre \$150 mil et \$270 mil USD chaque appartement, et entre \$250 mil et \$400 mil USD chaque maison unifamiliale. Aussi, existent des grandes villas avec de piscines privatives et le prix est estimé entre \$700 mil USD et \$800 mil USD.

La population, qui habite ces *condominios fechados*, est pour l'essentiel étrangère vu le prix du loyer mensuel (entre \$1 000 USD et \$5 000 USD), et une population nationale cossue y habite.

* * *

Les transformations du territoire de la ville de Maputo ne s'inscrivent pas, de toute évidence, dans le prolongement d'une pensée ordonnée d'urbaniste à vision globale de la ville. Par ailleurs, l'émergence des *condominios fechados* dans la ville est révélatrice des mutations contemporaines qui le pays connaît. Ces *condominios fechados* découlent pour l'essentiel d'une volonté de combler le manque important de logements très confortables ainsi qu'à des préoccupations de sécurité. La pratique de l'espace (ou l'espace de la pratique) s'avère à l'évidence s'approprier ce « modèle urbain » dont la diffusion rencontre les besoins en logements de qualité pour les fonctionnaires et salariés expatriés. Plus tard, le volet sécuritaire est ajouté à la raison pour justifier la création des *condominios fechados*. La zone de Sommerschild II mais surtout la zone balnéaire de Triunfo et de Costa do Sol constituent un réservoir foncier local attractif et privilégié pour ces implantations mais aussi pour des implantations de maisons individuelles. Si la procédure d'acquisition des terrains (droit d'usage ou *DUAT*) par les promoteurs et par la classe cossue restent peu transparent (entre indemnisation et déguerpissement consenti), l'implantation de ces *condominios fechados* ne suit aucun document d'urbanisme et la ville grandit et se densifie d'elle-même, dictée par un marché foncier et immobilier hors norme et avide d'investissement privé. Comprendre et rendre lisible les aléas de cette pratique de l'espace permet de mieux cerner ces formes urbaines mise en œuvre par le biais des *condominios fechados*.

Conclusion de la VII^{ème} partie

Dans un contexte d'affirmation de l'indépendance nationale, le Mozambique cherche à créer une identité mozambicaine propre, entre tradition et modernité, entre idéologie socialiste/marxiste-léniniste et la construction d'une dite *société nouvelle*, et pour se faire, le nouveau Parti-Etat entend créer la « ville socialiste » pour abriter l'*homme nouveau*. Une vague de réformes est alors instaurée (consécutives à la votation de la première Constitution, suivie par l'instauration de la 1^{ère} République dite populaire), et elles portent sur la suppression des structures coloniales des villes (*Câmara municipal*) et leur remplacement par de nouvelles structures déconcentrées de l'Etat (Conseil exécutif de ville). Aussi, s'engage un processus de déconstruction des repères historiques en lien avec la période coloniale. De surcroît, la « *machine productive portugaise* » est vite démantelée, et est également effectuée l'étatisation partielle des

grandes industries et des entreprises productives, dans l'espoir de faire progresser la productivité nationale. Les secteurs privilégiés sont l'approvisionnement alimentaire, le logement (l'objectif affiché est de lutter contre la spéculation immobilière et permettre aux mozambicains d'accéder aux logements abandonnés), de l'éducation et de la santé, entre autres, et le résultat est un échec car les différents secteurs d'activité connaissent une décroissance année après année. Par ailleurs, est lancée la communautarisation des terres agricoles et des exploitations. Ces mesures se heurtent par la suite aux difficultés consécutives au conflit armé et à l'exode rural. En ce qui concerne Maputo, une continuité semble prévaloir dans la structure de l'emploi entre la situation coloniale et la situation post coloniale : malgré une baisse du trafic portuaire, Maputo reste au terme des deux premières décennies une ville tertiaire où un tiers des actifs sont des employés de maison et le secteur informel prend une place croissante. L'emploi ne décolle pas dans les secteurs de la construction, de l'éducation et de la santé ; les petites cantines privées et le commerce informel continuent à jouer un rôle d'importance dans l'approvisionnement des populations urbaines.

L'Etat (avec les Conseils exécutifs de ville) est tôt confronté avec les jeux et enjeux du contexte urbain, (le départ précipité de 250 000 portugais, parmi lesquels 83 000 résident à Maputo, - suivi rapidement par l'arrivée de 160 000 mozambicains en ville). Maputo concentre et condense les principales caractéristiques de l'urbanisation rapide du Mozambique et ce défi lui impose de réfléchir à la planification et à la gestion de la ville. Mais, l'urbanisme n'est pas à l'ordre du jour et il n'est pas partie intégrante des priorités immédiates de l'Etat, en outre, l'aversion à la ville manifestée par l'Etat ne lui permet pas de suivre l'évolution des villes et de maîtriser leur croissance, d'où l'état d'explosion urbaine observée à Maputo. L'absence de politique urbaine, la non approbation des plans d'urbanisme ouvre la voie aux nouvelles extensions informelles, en particulier dans la *roseaupolis* et les occupations sont livrées à elles-mêmes. La population urbaine, pour l'essentiel, réside dans des zones dépourvues d'équipements sociaux et d'infrastructures de base, dans des habitations précaires, sans garantie de possession de la terre qu'elles occupent. Dans ce contexte l'Etat est conduit à réfléchir sur la ville. Après avoir remis au deuxième plan les interventions visant à ordonner les nouvelles extensions dans la *roseaupolis*, et dépourvu d'une vision globale, l'Etat s'oriente alors vers la restructuration des occupations irrégulières existantes, à travers des interventions urbaines localisées et à petites échelles (tel est le projet de Maxaquene, laissé tôt à mi-chemin) dans l'espoir d'en échauffer une politique urbaine dont la formulation doit alors composer avec l'antinomie des deux courants de pensée incarnés d'une part par les *coopérants internationaux* et d'autre part par les architectes de la Ville fidèles au *Plano director de 1968* hérité des Portugais. Les Conseils Exécutifs ne parviennent pas à redresser l'aménagement des quartiers de la *roseaupolis*, ni à maîtriser les extensions qui vont croissant.

A la fin des années 1980, et après avoir renoncé aux semi-échecs des « micro-interventions » l'Etat privilégie l'instauration de documents d'urbanisme et le premier mis à l'étude est le *Plano de estrutura* métropolitain de Maputo (Matola incluse) de 1985, qui essayent sans succès de faire la transition entre la planification urbaine coloniale et une planification actuelle (socialiste). Les idées véhiculées dans le *Plano* traduisent les visions de la classe technique et politique, mais de par les outils et règles préconisées par ces architectes cela correspond à une idée de ville et une pratique résolument européenne. Ce document apporte un premier diagnostic sur la ville et il fait ressortir la plus grande surface non urbanisée (39%) où habite 41% de la population de la ville. Il s'agit en toute évidence d'une ville dont la plupart du périmètre n'est pas urbanisé (puisque le périmètre de la ville témoigne d'une surface occupée en 30% et 70% en occupation dispersée et les vides). Enfin, le *Plano* n'a pas parvenu à servir comme document de régulation ni n'a pas parvenu à inverser le *statu quo*.

L'avènement de la nouvelle République du début des années 1990 et le retour au marché imposent des réformes politiques (multipartisme, décentralisation) et économiques (ouverture de l'économie aux marchés : reprivatisation des biens et des services, y compris de l'immobilier). Ce processus permet à l'économie du pays d'entrer en convalescence, et exige par ailleurs des réponses aux niveaux technique, de la politique de la ville, ainsi que de la gestion. Cela est l'occasion de repenser à la maîtrise des nouvelles extensions de la ville, dans la *roseaupolis* en particulier. L'instauration d'un nouveau document d'urbanisme (*Plano de estrutura da área metropolitana de Maputo-1999*) n'est pas approuvé. En 2008 le scénario se renouvelle à travers la mise à l'étude du *Plano de estrutura do Municipio de Maputo*. Ces *Planos* permettent d'avoir une meilleure connaissance de la ville grâce aux enquêtes de terrain réalisées, mais ils n'ont aucun effet sur la ville de Maputo (et de Matola) et il reste un exercice intellectuel sans aucun impact sur la ville (ou sur la dite aire métropolitaine), puisqu'ils ne participent pas d'une politique d'élaboration budgétaire pour les dépenses et investissements à effectuer lors des interventions dans la ville.

Enfin, l'analyse du contenu et de la mise à l'étude de ces documents d'urbanisme permet de rendre compte de leur absence d'influence dans la régulation des espaces. Ces documents d'urbanisme n'arrivent pas à anticiper le développement de la ville de Maputo, et ils se limitent alors à entériner les décisions, *a posteriori*. Ainsi, la ville croît d'elle-même et par sa propre dynamique et le *Plano* vient quelques années plus tard en figer le résultat. En toute évidence, à Maputo ce sont les dynamiques urbaines qui font la ville et non les plans d'urbanisme. La ville dite informelle (la *roseaupolis*), qui se développe obligatoirement hors des préconisations des documents d'urbanisme illustre bien cette situation. La *roseaupolis* est considérée comme la partie informelle de la ville et apparaît à l'évidence comme un problème car c'est elle qui fait la ville, alors même qu'elle se soustrait à la planification formelle. L'écart entre les documents

d'urbanisme mis à l'étude et la pratique de l'espace avéré sur le terrain, s'explique par l'absence d'anticipation des pouvoirs publics.

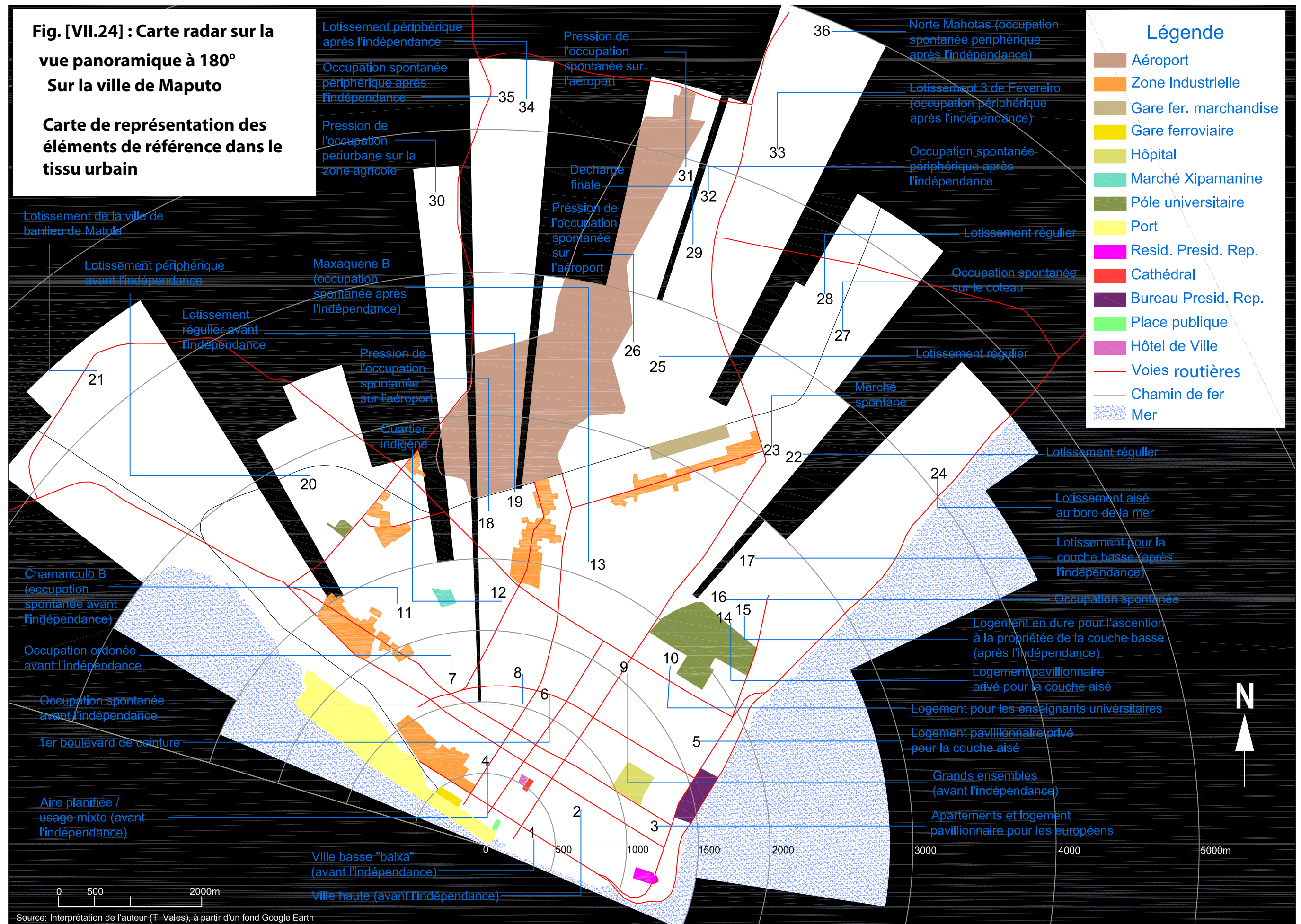
Maputo effectue une planification réalisée *top bottom* qui ne prend pas en compte les dynamiques urbaines et de production des espaces et la pratique des espaces de la ville. Les problèmes liés au foncier, illustrent la situation et la ville se présente alors tel que le résultat de l'addition des pratiques sociales plutôt que le résultat d'une planification à travers des documents d'urbanisme.

Il est ici à retenir d'abord que la synergie du triptyque (développement économique, action politique, et formes urbaines de la ville) soutenue jusqu'en 1974 est depuis révolue, et cela s'explique car les portugais ont toujours déplacé le problème à l'extérieur de la ville, à travers le contrôle de la migration en ville en empêchant les habitants du milieu rural de venir s'installer en ville. Ainsi les extensions pouvaient être maîtrisées et se conformer aux documents d'urbanisme, bien que cela se fasse au détriment des mozambicains. Dès 1975 ces barrières à la migration sont levées et la poussée de la population (engendrée par l'exode rural) exige d'urbaniser beaucoup d'espaces à très court terme. La carte radar de la vue panoramique de Maputo réalisée par mes soins permet de mieux appréhender ce qui est Maputo aujourd'hui (cf. Fig. [VII.23] et Fig. [VII.24], ci après).

Ensuite, il faut repenser la ville contemporaine autrement, car Maputo et son territoire a changé d'échelles de formes. Aujourd'hui le périmètre de Maputo présente 1/3 urbanisé et 2/3 à occupation diffuse et spontanée. Or, si les documents d'urbanisme mis à l'étude au cours des quatre dernières décennies n'ont jamais réussi à contribuer aux transformations du territoire ni n'ont jamais influencé les pratiques de l'espace et les pratiques sociales, ces outils s'avèrent alors inadaptés et inadéquates, pour cette « ville culturelle mozambicaine », « ville de la rue », « ville du populaire », la « tierce-ville ». Les mutations urbaines à Maputo depuis 1975 sont sans précédent et elles nous invitent à reconsidérer les pratiques d'anticipation spatiale mais aussi les concepts sur lesquels elle repose. Il faut changer les outils d'analyse et les méthodes de lecture de la ville d'aujourd'hui. Aussi, il faut dépasser l'idée d'une organisation souvent « binaire » (légale ou illégale, régulière ou spontanée, de *ciment* ou de *roseau*) de la ville. Les règles et les réflexions sur la planification de la ville de Maputo continue de s'approprier pour l'essentiel les règles établies sous les portugais (les outils de l'urbaniste traduisent une idée de ville et une pratique européenne de la ville) et au niveau de la production des espaces et de la pratique des espaces il est évident que la ville croît d'elle-même, par sa propre dynamique.

**Fig. [VII.24] : Carte radar sur la
vue panoramique à 180°
Sur la ville de Maputo**

**Carte de représentation des
éléments de référence dans le
tissu urbain**



Conclusion générale

Vient le temps de la conclusion. Trois étapes marquent mon ultime propos. Dans une première étape, je propose de revenir sur la problématique formulée en introduction et de montrer les grandes étapes de formation de la ville, les plans de ville qui ont été mis à l'étude et leurs transformations, et par là même, de comprendre le rôle des acteurs que sont :

- pour la période coloniale, l'Etat portugais, la Chambre Municipale qui représente les élites économiques locales, les investisseurs privés, les ingénieurs militaires,
- pour la période après l'indépendance, l'Etat mozambicain, les conseils exécutifs (autorités locales déconcentrées de l'Etat) puis les conseils municipaux, et les nouvelles élites économiques.

Aussi, je démontre le lien étroit qui existe entre le développement économique et social, l'action politique (conduite par les différents acteurs), et les formes de la ville. Comment ces acteurs participent ou influencent le processus de transformation urbaine ? Pour ce faire, je me suis appuyé sur l'analyse des évolutions de Lourenço Marques (Maputo) et par là même dégager les principaux éléments révélés par mon étude. Ensuite, l'idée que l'*Urbs lapidum* et la *Roseaupolis* constituent une figure d'urbanité oblige à repositionner les acteurs dans le processus d'évolution de cette ville excentrée, et de constitution des territoires de la ville contemporaine.

Deuxièmement, c'est l'occasion de revenir sur le rôle des différents outils d'urbanisme mis à l'étude et j'ai fait ressortir les caractéristiques de cet urbanisme colonial, ainsi que le mythe ségrégationniste développé à l'égard des indigènes mozambicains. Ces considérations m'ont conduit à m'interroger sur les modalités de prise en compte, des populations indigènes dans les démarches de planification et de construction de la ville de Lourenço Marques, et les effets de ces outils sur la formation de la ville.

Troisièmement, sont analysées les dynamiques postcoloniales. Le changement du contexte politique apporte des changements au niveau du développement économique et au niveau des transformations du territoire urbain. Le nouveau contexte d'indépendance impose au pays et principalement à l'échelle des villes, de composer avec un nouvel enjeu majeur, un gonflement démographique sans précédent. L'imprudence de l'Etat joue un rôle déterminant dans les formes de production des espaces de la ville qui croît d'elle-même.

Enfin, je ne peux conclure sans dégager quelques perspectives autour de la notion de la tierce-ville et du patrimoine urbain de Maputo, et par la même établir une ouverture pour la recherche.

Ma thèse apporte un nouvel angle d'approche méthodologique sur la ville de Lourenço Marques (Maputo). D'autres travaux de recherche ont analysé cette ville sous l'angle : de

l'historiographie, par les différents historiens, de l'économie à travers les quelques travaux des économistes, de la géographie sociale à travers les travaux des géographes, et des architectes qui retracent l'histoire de la formation de la ville et s'intéressent particulièrement au dessin urbain de cette ville. Dans le cadre de cette thèse, ma méthodologie se positionne dans la continuité de ces derniers, et je privilégie une approche méthodologique permettant d'appréhender la ville sous trois angles, à travers l'analyse du développement économique, l'action politique et notamment la planification urbaine, l'évolution des formes urbaines et les transformations du territoire.

1- L'évolution d'une ville excentrée

Interroger l'histoire de la formation de cette ville à travers une analyse qui privilégie ces « trois angles d'attaque » m'a conduit d'abord à comprendre que l'histoire urbaine de Lourenço Marques (Maputo), c'est l'histoire d'un paradoxe : parce que, après avoir été factorerie, *presídio* puis bourg (1876), cet établissement humain accède en 1887 au statut de ville (ou *cidade* en portugais) lorsque son port (qui sert l'extérieur, donc les pays voisins, plutôt que l'arrière-pays) devient le débouché des industries minières du Transvaal.

La ville de Lourenço Marques occupe une position particulière par rapport au reste du Mozambique, elle est située à l'extrême sud du pays, et excentrée par rapport au reste du territoire du Mozambique. Elle entretient peu de rapport avec son arrière-pays, et elle est beaucoup plus proche des pays voisins (Afrique du Sud, en particulier) que des autres villes mozambicaines. En général les capitales des pays sont au centre géographique et du développement (à l'instar de Paris, Londres, entre autres¹). Ce n'est pas le cas de Lourenço Marques où le développement s'effectue en détriment et indépendamment des autres villes du pays.

1.1- Vers un début d'humanisation

La baie de Lourenço Marques après avoir été fréquentée par des tribus indigènes (le fait de parcourir le territoire est un début d'humanisation, soulignent G. Caniggia et G. Maffei) le premier noyau naît du besoin de ravitaillement des navigateurs et de commerce (la volonté d'un groupe d'êtres humains de satisfaire des besoins essentiels, soulignent M. Poëte et P. Lavedan) lors de la route des Indes suivie par les différentes puissances hollandaise, autrichienne, française,

¹ La position de la ville de Paris par exemple, est au centre de la France, et à un carrefour entre les itinéraires commerciaux terrestres et fluviaux et au cœur d'une riche région agricole. Londres également est au centre du pays, et elle est devenue un important centre d'échange et de commerce, la Tamise permettant d'acheminer les marchandises jusqu'au cœur de la ville. Le pont de Londres se trouvait au centre du réseau de routes créé par les Romains et était un lieu de passage privilégié pour traverser la Tamise, ce qui a attiré de nombreux commerçants et ainsi contribué à la croissance de la ville.

anglaise, portugaise en particulier, dont la présence s'explique d'abord par une volonté d'établir des comptoirs tout au long de la route maritime des Indes et particulièrement le développement d'un important réseau de communications avec les ports de l'Inde. D'abord point de passage, puis halte, Lourenço Marques devient lieu de rupture de charge et constitue un point de mouillage protégé et fait l'objet d'occupations temporaires². Des points d'ancrage fixes, au long du littoral, permettent de ravitailler des navigateurs portugais, et ils s'aperçoivent de l'importance géostratégique de Lourenço Marques, en particulier l'accès privilégié pour développer des échanges avec l'intérieur.

1.2- L'appropriation de l'espace, le préside et le premier Plano de 1851

Les portugais manifestent une volonté d'appropriation de la terre et parviennent à établir un *presidio* à Lourenço Marques, ce qui se traduit par l'instauration d'une factorerie et d'un fort, et de défenses. Les portugais ont l'intention de former une économie de peuplement agricole. Par ailleurs, avec la création d'infrastructures, l'implantation d'habitations et l'augmentation des habitants, un début d'organisation spatiale s'impose et le premier plan (*Plano* Gonçalves de 1851) est esquissé pour le village comptoir, pendant qu'au niveau politico-administratif, un gouverneur est nommé à la tête du *presidio*. Ces éléments montrent qu'il existe un rapport étroit entre l'évolution économique du préside, l'action politique et la forme spatiale de cet établissement.

Le désenclavement de l'arrière-pays et l'évolution des statuts de la cité

Le développement des communications (comme la route de Lydenburg et le Chemin de fer Lourenço Marques - Transvaal), et le désenclavement de l'arrière-pays apportent une nouvelle dynamique au port, permettent le développement de Lourenço Marques et entraîne un essor économique et démographique, ainsi qu'une densification de son tissu urbain. Ce développement économique soutenu conduit l'autorité à élever Lourenço Marques à la catégorie de bourg (1876), puis de ville (1887), et un premier plan d'extension (*Plano* Araujo et Machado) en maille orthogonale est élaboré, qui doit encadrer la production des espaces pour la nouvelle ville. Ces extensions permettent d'abriter des nouveaux habitants, consécutifs des nouveaux développements économiques et ils font basculer le « centre de gravité » du pays vers Lourenço Marques, devenue une ville tertiaire grâce au développement du commerce et des services et de croissance de la population ; la capitale de la province est transférée de l'Ilha de Moçambique située au nord du pays à Lourenço Marques. De nouveaux cadres pour l'administration se précipitent à Lourenço Marques pour remplir les nouvelles fonctions, mais aussi tout le personnel

² Dans l'arrière-pays il n'a pas été trouvé des traces d'urbanisation ou d'occupation permanente étant donné que la structuration en centres urbains était inconnue des indigènes et le bâti était constitué de paillotes.

nécessaire aux différentes professions des activités économiques de la ville. Ainsi, la ville a besoin de beaucoup plus d'espace, et doit continuer de s'étendre. Des plans d'extension successifs de la ville sont ainsi mis au point. De surcroît, ces événements doivent composer avec la réorganisation de l'administration coloniale instaurée par Lisbonne. La ville suit tour à tour une densification de ses espaces et des extensions, des quartiers et de zonages sont définis, et des normes d'urbanisme sont mises en place, pour permettre d'arriver à une ville consolidée. Au terme du premier quart du XX^{ème} siècle Lourenço Marques est devenue une ville coloniale constituée.

Dans ce contexte d'affirmation de son rôle de capitale provinciale, de développement du commerce et des services et de croissance de la population, la Ville de Lourenço Marques met au point des plans d'urbanisme, pour encadrer les nouvelles extensions nécessaires à l'accueil de nouveaux habitants. Cette initiative de la Ville rencontre la politique d'un Etat central totalitaire, qui prévoit d'instaurer, sur le plan législatif et administratif, de nouveaux instruments d'urbanisme, à même de mieux maîtriser le territoire du Portugal, ainsi que d'encadrer le développement des Provinces d'Outre-mer. Pour ce faire, l'Etat fait appel à des urbanistes qui s'identifient avec le régime en place, et puisque qu'ils sont intégrés dans un réseau européen d'échange entre des urbanistes, ils transfèrent les savoir-faire, mises au point sur le continent européen faisant ainsi de l'Outre-mer un terrain privilégié d'expérimentation.

Ainsi, après avoir mis en place des plans d'extension et d'embellissement (d'Araujo et Machado 1887), ainsi que d'autres à l'initiative de la Ville, Lourenço Marques met au point les *Plano geral de urbanização* (1952-55) d'Aguiar, et *Plano director* (1968-72) d'Azevedo, ces derniers sont les auteurs des plans qui ont des parentés évidentes avec ceux qui sont mis en œuvre à la même époque au Portugal et dans les autres pays européens. La ville de Lourenço Marques devient un espace d'expérimentation, un laboratoire de l'urbanisme colonial portugais.

L'urbanisme colonial portugais n'a jamais produit tous les effets escomptés, puisque les plans ne sont jamais complètement appliqués à Lourenço Marques. Sur le plan de 1887 les différents espaces publics (places et ronds-points en particulier) ne sont jamais matérialisés, et le lotissement en maille orthogonale réservé à la population indigène n'a abrité qu'une population indienne. Le *Plano* Aguiar de 1955 n'est matérialisé qu'en moindre mesure (ne sont pris en considération que les quelques axes structurants), et le *Plano* Azevedo de 1968 n'a jamais été appliqué.

Aussi, la ville fabriquée par les portugais est une « ville européenne »³, une « ville blanche », réservée aux européens, quant aux « indigènes », ils sont accueillis en ville au compte-goutte, par le biais de ce que j'appelle un « laboratoire obligé d'acculturation indigène » à la ville (permettant le passage de l'état d'*indigénat* à la *citoyenneté*). De surcroît, le recours à la main d'œuvre indigène est toujours temporaire puisque les portugais envisagent à terme, de remplacer par des portugais les ouvriers indigènes qui travaillent dans les industries.

2- L'urbanisme colonial ou le mythe ségrégationniste à l'encontre des indigènes

Tout au long de la période coloniale les portugais cherchent à fabriquer la ville par le biais des documents d'urbanisme, et il a été toujours privilégié le choix d'une « ville européenne », une « ville blanche », donc où la population indigène est donc mise à l'écart. C'est en effet, en analysant cette stratégie de l'urbanisme colonial que j'ai été amené à m'interroger sur les modalités de prise en compte, des populations indigènes dans les démarches de planification et de construction de la ville de Lourenço Marques, et les effets de ces outils sur la formation de la ville.

2.1- Le premier plan à clivage racial

J. Machado par exemple, dresse un plan à maille orthogonale (1887) qui assure une croissance en continuité avec la structure préexistante (*le noyau primitif*) et s'encadre dans la logique de la formation de cet auteur, qui est un ingénieur militaire portugais, et il prévoit une petite maille *extra urbem* réservée aux indigènes, puisque pour l'urbanisme colonial portugais il n'est jamais question de partager le même périmètre avec les indigènes. En effet, les indigènes qui habitent les alentours sont graduellement repoussés à l'extérieur du périmètre prévu pour les extensions au fur et à mesure que les portugais ont besoin de plus d'espace pour agrandir le périmètre de la « ville blanche ». Ce plan, dont la mise en œuvre est poussée, se traduit par le rejet par les portugais de la population indigène hors de la ville.

³ Je me réfère à la taxinomie établie par A. O'Connor sur les six types de ville en Afrique : ville indigène, ville islamique, ville européenne, ville coloniale, ville duale et ville hybride. O'CONNOR A., *The African City*, CROWDER Michael and RICHARDS Paul éd., Hutchinson University Library Africa, London, 1986 (première édition 1983), 359 p. cartes et ill.

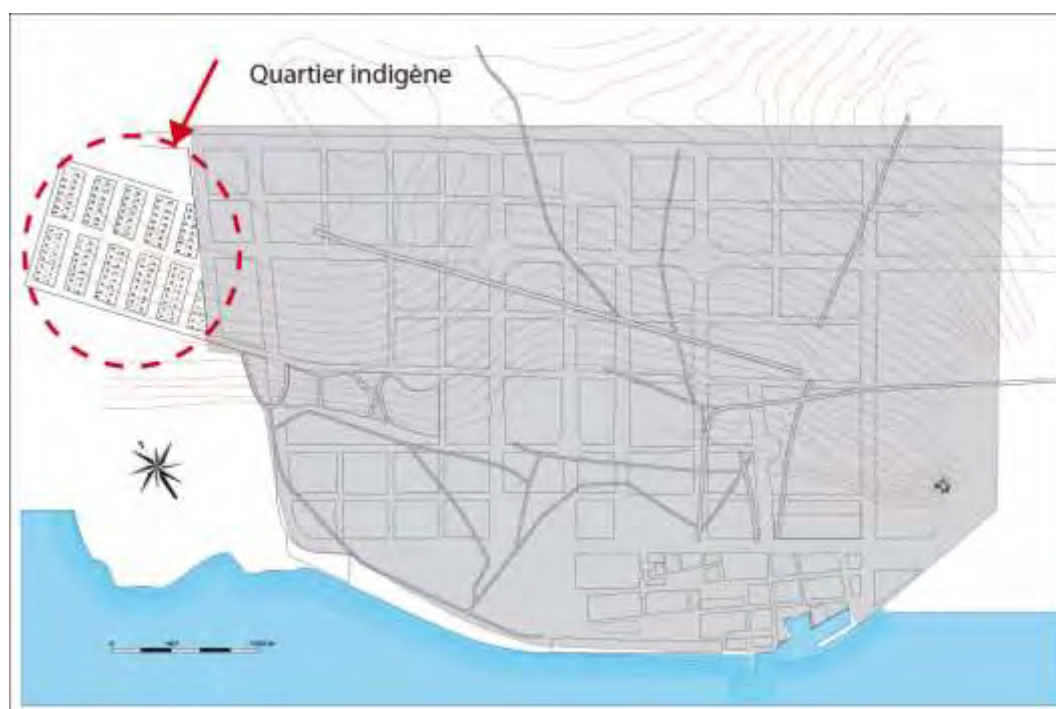


Fig. C1: Le quartier indigène projeté sur le 1^{er} plan d'extension de L.M. (1887)

Source : Interprétation de l'auteur (T. Vales).

2.2- Un plan global aux allures d'apartheid

A l'aube de la décennie de 1950, Lourenço Marques commence à subir les effets de l'apartheid urbain par le biais d'un modèle diffusé depuis la République d'Afrique du Sud. Le plan d'urbanisme de Lourenço Marques (1952-55) suit une configuration qui se rapproche de celle instaurée en Afrique du Sud : les *réserves* autour de la ville, correspondent aux *unités résidentielles indigènes* implantées elles-aussi à l'extérieur de la ville. En 1952, J. Aguiar, inspiré des principes de fonctionnement à la fois de l'apartheid sud-africain et des cités jardins de l'Europe, met au point le premier plan global pour Lourenço Marques et il prévoit un quartier indigène à l'extérieur de la ville. C'est dans ce contexte que voit le jour, au cours de la décennie de 1960, un quartier pilote indigène, qui n'est pas achevé à cause de difficultés financières.

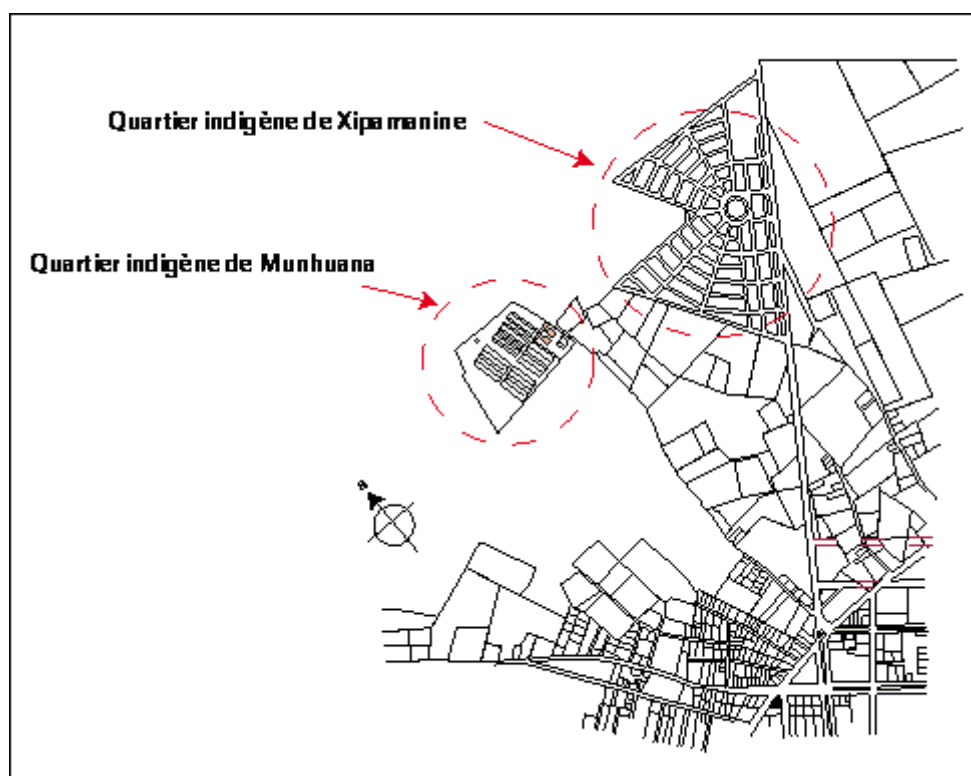


Fig. C2 : **Les occupations indigènes régulières.** Interprétation de l'auteru (T. Vales).

A travers ce plan global de la ville (qui instaure une ville duale : l'*Urbs lapidum* et la *Roseaupolis*)⁴ appelé *Plano geral* je me rends compte qu'il s'opère une rupture de la ville, car il s'avère désormais qu'une ségrégation socio-raciale s'inscrit horizontalement dans l'espace urbain. Je retiens également que l'équipe de J. Aguiar s'intéresse aux différentes échelles que sont le quartier, l'îlot, et la parcelle, et qu'il traite de l'implantation comme de l'architecture d'un bâti, que j'appelle « maison rationaliste indigène », mis sur pied, dans le cadre de la mise en route par l'Etat d'une politique de logement indigène. Je m'en rends également compte que l'objectif de l'équipe de J. Aguiar a été de trouver un nouveau langage urbain et architectural, à même d'exprimer une structure sociale (in)égalitaire.

Pour ces quartiers des zones périphériques d'extension (construits à l'initiative de l'Etat) le *Plano* préconise, au Nord de la ville, une unité de voisinage constituée par le quartier indigène dont la conception est fondée sur l'idée d'un « quartier-jardin horizontale », un modèle qui s'approche de ceux des puissances européennes, telles que la France et la Grande-Bretagne en particulier. Une assise foncière a été dégagée pour implanter ce « quartier-jardin ». Il est séparé de

⁴ Les transformations des tissus urbains peuvent s'effectuer de deux façons, soit de manière progressive, au hasard des initiatives sporadiques dans le cadre du réseau viaire, de la trame parcellaire existante et des interstices (terrains en friches, terrains libres, terrains peu valorisés) disponibles ; soit à travers une intervention publique volontaire et se traduit par des changements d'affectation, un nouveau tracé des voies et un redécoupage foncier. L'exemple de l'*urbs lapidum* montre que le regroupement territorial découle du développement économique et impulse des transformations urbaines qui relèvent de la première catégorie de mutation.

la ville existante par le boulevard nord au nom de différences supposées de mœurs entre européens et indigènes, au détriment de ces derniers. La volonté est évidente de créer un espace de contrôle et d'isolement de la population ouvrière indigène. C'est un quartier pauvre, qui se présente comme une structure autonome par rapport à la ville, avec quelques édifices officiels et des équipements de base de proximité (terrain de jeux, poste administratif, maternité, poste de santé...), ce qui lui assigne une *microcentralité* à faible valeur identitaire.

L'urbanisme colonial portugais à Lourenço Marques n'a en fait fonctionné que parce que la population indigène était mise à l'extérieure de la ville. Les portugais ont développé le mythe que la ville fonctionne mieux sans les indigènes. Cet apartheid qui ne dit pas toujours son nom, mais qui détermine les comportements sociaux, devient nettement visible à l'échelle de la ville, et laisse un clivage entre la *Roseupolis* et l'*Urbs lapidum*.

Par ailleurs, la maîtrise partielle de l'extension de la ville par les portugais dépend en large partie de cette forme douce d'apartheid que constitue l'interdiction pour la population indigène de s'établir à l'intérieur des limites de la ville, ce qui conduit à la formation d'une ville duale (l'*Urbs lapidum* et la *Roseupolis*). Le *Plano director* de Azevedo (1968-72) mis à l'étude (n'est pas matérialisé sur le terrain à cause du changement du contexte politique national) reste implicite quant au destin et à l'acceptation ou pas de la population indigène en ville.

A la fin de la colonisation, au fur et à mesure que la Dictature salazariste desserre son étau, cette interdiction d'établissement commence timidement à être remise en cause. Après l'indépendance, la décision brutale des nouvelles autorités d'ouvrir les « portes » de la ville conduit, dans un contexte marqué longtemps par la guerre civile, à favoriser l'arrivée d'une population rurale grandissante, ce qui se traduit par une croissance démographique rapide et une urbanisation de plus en plus incontrôlable.

3- Les dynamiques postcoloniales

Ma recherche s'est intéressée enfin à la période postcoloniale, et je me suis interrogé sur les effets de la nouvelle conjoncture, le développement économique, les transformations que la ville subit, et la pertinence des choix politiques de la nouvelle autorité. Le nouveau contexte post indépendance impose au pays et principalement à l'échelle des villes, de composer avec un nouvel enjeu majeur, un gonflement démographique sans précédent. Les premières années qui suivent l'indépendance, le pays doit faire face à une succession de mouvements démographiques, qui s'explique par un flux migratoire soutenu vers les villes, en particulier vers la capitale, alors baptisée Maputo. Cette arrivée massive des populations pour l'essentiel rurales consécutive au

départ précipité des portugais (à la levée des barrières à la migration indigène qui avaient été imposées par les portugais), est encouragée par l'imprudence des nouvelles autorités et exacerbée par la *guerre des 16 ans*.

3.1- La 1^{ère} république et l'essai d'une « ville socialiste »

Dans un contexte d'affirmation de l'indépendance nationale, le Mozambique cherche à créer une identité mozambicaine propre, entre tradition et modernité, entre idéologie socialiste/marxiste-léniniste et la construction d'une dite *société nouvelle*, et pour se faire, le nouveau Parti-Etat entend créer la « ville socialiste » pour abriter l'*homme nouveau*. Une vague de réformes est alors instaurée (consécutives à la votation de la première Constitution, suivie par l'instauration de la 1^{ère} République appelée populaire), et elles portent sur la suppression des structures coloniales (*Câmara municipal*) et leur remplacement par de nouvelles structures déconcentrées de l'Etat (Conseil exécutif de ville). Aussi, s'engage un processus de centralisation politique et administrative et de déconstruction des repères historiques en lien avec la période coloniale. De surcroît, la « *machine productive portugaise* » est vite démantelée, et est également affectée par l'étatisation des grandes industries et des entreprises productives, dans l'espoir vain de faire progresser la productivité nationale. Les secteurs ciblés privilégiés sont l'approvisionnement alimentaire, le logement (l'objectif affiché est de lutter contre la spéculation immobilière et permettre aux mozambicains d'accéder aux logements abandonnés), l'éducation et la santé, et le résultat est un échec car les différents secteurs d'activité connaissent une décroissance année après année. Par ailleurs, est lancée la communautarisation des terres agricoles et des exploitations. Ces mesures conduisent à une profonde désorganisation de l'économie, puis se heurtent par la suite aux difficultés consécutives au conflit armé et à l'exode rural.

En ce qui concerne Maputo, une continuité semble prévaloir dans la structure de l'emploi entre la situation coloniale et la situation post coloniale : malgré une baisse du trafic portuaire, Maputo reste au terme des deux premières décennies une ville tertiaire où un tiers des actifs sont des employés de maison et où le secteur informel prend une place croissante. L'emploi ne décolle pas dans les secteurs de la construction, de l'éducation et de la santé ; les petites cantines privées et le commerce informel continuent à jouer un rôle d'importance dans l'approvisionnement des populations urbaines.

L'Etat (avec les Conseils exécutifs de ville) est tôt confronté avec les jeux et enjeux du contexte urbain, (le départ précipité de 250 000 portugais, parmi lesquels 83 000 résident à Maputo, - suivi rapidement par l'arrivée de 160 000 mozambicains en ville). Maputo concentre et condense les principales caractéristiques de l'urbanisation rapide du Mozambique et ce défi lui

impose de réfléchir à la planification et à la gestion de la ville. Mais, l'urbanisme n'est pas à l'ordre du jour et il n'est pas partie intégrante des priorités immédiates de l'Etat, en outre, l'aversion à l'égard de la ville manifestée par l'Etat ne lui permet pas de suivre l'évolution des villes et de maîtriser leur croissance, d'où l'état d'explosion urbaine observée à Maputo. L'absence de politique urbaine, la non approbation des plans d'urbanisme ouvrent la voie aux nouvelles extensions informelles, en particulier dans la *Roseaupolis* et les occupations sont livrées à elles-mêmes. La population urbaine, pour l'essentiel, réside dans des zones dépourvues d'équipements sociaux et d'infrastructures de base, dans des habitations précaires, sans garantie de possession de la terre qu'elles occupent. Dans ce contexte l'Etat est conduit à réfléchir sur la ville. Après avoir remis au deuxième plan les interventions visant à ordonner les nouvelles extensions dans la *Roseaupolis*, et dépourvu d'une vision globale, l'Etat s'oriente alors vers la restructuration des occupations irrégulières existantes, à travers des interventions urbaines localisées et à petite échelle (tel est le projet de Maxaquene, laissé tôt à mi-chemin) dans l'espoir d'en échauffer une politique urbaine dont la formulation doit alors composer avec l'antinomie des deux courants de pensée incarnés d'une part par les *coopérants internationaux* et d'autre part par les architectes de la Ville fidèles au *Plano director de 1968* hérité des Portugais. Les Conseils Exécutifs ne parviennent pas à requalifier les quartiers de la *Roseaupolis*, ni à maîtriser les extensions qui vont croissant. La ville socialiste apparaît alors à l'évidence plus comme un imaginaire que comme une réalité.

3.2- L'explosion urbaine et l'imprudence de la nouvelle autorité

L'essai d'instauration de la « ville socialiste » à Maputo conduit à faire table rase de tout ce qui est lié à la période coloniale pour échauffer une *société nouvelle*. Et l'Etat doit composer avec des phénomènes nouveaux, tels que l'explosion urbaine, les difficultés de développement, la dégradation de l'économie, et surmonter la vacuité urbaine dans son programme.

Dans la définition des priorités immédiates les questions urbaines ont été toujours mises au deuxième plan par les nouvelles autorités, cependant en l'absence de politique urbaine et d'instruments de planification et d'orientation de l'usage du sol s'ouvre la voie aux nouvelles extensions informelles, en particulier dans la *Roseaupolis* et les occupations sont livrées à elles-mêmes. La population urbaine, pour l'essentiel, habite les zones dépourvues d'équipements sociaux et d'infrastructures de base, dans des habitations précaires, sans garantie de possession de la terre qu'elle occupe. L'Etat est ainsi amené à réfléchir sur la ville, prévoir les interventions urbaines et échauffer une politique urbaine, et le résultat est un nouvel échec, pendant que la population ne cesse pas de croître. Interroger la pertinence de ces interventions « microscopiques » de l'Etat permet de se rendre compte qu'elles ne sont pas à même de parvenir

à la construction d'une politique urbaine (d'habitat en particulier et d'infrastructures urbaines). Cette période permet de revisiter la pensée mozambicaine des années quatre-vingt sur le choix de l'économie planifiée, et d'analyser la planification urbaine et les documents d'urbanisme mis à l'étude, et par là même, mettre en perspective le décalage entre la planification urbaine et la réalité du terrain sur la pratique de l'espace et la pratique sociale, enfin l'absence d'une pratique d'anticipation. Le premier plan mis à l'étude est le *Plano de estrutura* métropolitain de Maputo (Matola incluse) de 1985, lancé par le niveau central dix ans après l'indépendance, et réalisé par des architectes (formés sous les portugais, et qui sont proche du courant moderniste) qui s'identifient avec le pouvoir en place, et essayent sans succès de faire la transition entre la planification urbaine coloniale et une planification socialiste.

L'avènement de la deuxième République et le retour au marché imposent des réformes politiques (évolution vers le multipartisme, décentralisation des pouvoirs locaux) et économiques (ouverture à l'économie au marché, reprivatisation des biens et des services). Ce processus conduit à un essor de l'économie ce qui exige par ailleurs des réponses aux niveaux technique, de la politique de la ville, ainsi que de la gestion. Cela est l'occasion de maîtriser des nouvelles extensions de la ville, dans la *Roseaupolis* en particulier. Pour ce faire, sont mis à l'étude de nouveaux documents d'urbanisme tels que le *Plano de estrutura da área metropolitana de Maputo* (1999), le *Plano de estrutura do Municipio de Maputo* (2008), mais ils n'ont aucun impact sur les transformations du territoire. S'ils permettent d'avoir une meilleure connaissance de la ville grâce aux enquêtes de terrain réalisées, j'ai essayé de démontrer qu'ils n'ont aucun effet sur la ville de Maputo (et de Matola) et restent un exercice intellectuel sans aucun impact sur la ville (ou sur la dite aire métropolitaine), puisqu'ils ne participent pas d'une politique d'élaboration budgétaire pour les dépenses et investissements à effectuer lors des interventions dans la ville.

Les autorités municipales et gouvernementales semblent même avoir perdu toute volonté d'une maîtrise globale du développement de la ville, puisque aucun des plans d'urbanisme (*Plano de Estrutura da Cidade de Maputo* (et Matola) de 1985, *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo* de 1999, *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo* (et Matola) de 2008), mis à l'étude depuis l'indépendance, n'a fait l'objet d'une approbation.

4- Ouvertures pour la recherche

Au terme de cette thèse, l'occasion s'offre de dresser des perspectives pour la recherche, et je pense que ce travail de doctorat offre de perspectives à trois titres :

- La méthodologie employée, qui s'appuie à la fois sur l'approche historique, analyse économique, et de l'action politique, l'étude morphologique, permet de mieux connaître la ville et par là même d'en faire ressortir la spécificité. Cette méthode d'approche, pourrait être employée par l'auteur ou par d'autres chercheurs pour parvenir à mener, dans la continuité, des recherches sur d'autres villes du Mozambique, mais encore d'autres villes d'Afrique⁵.
- Un regard plus spécifique porte sur l'utilité des plans d'urbanisme pour un Etat tel que celui du Mozambique, dans un contexte marqué par l'absence de Cadastre permettant de connaître l'état des propriétés. Que pourrait-il tirer de cet urbanisme ? Quel regard porte-t-il sur l'ensemble de ces plans mis à l'étude ?
- Une interrogation complémentaire porte sur les legs de la ville coloniale. La partie centrale de Maputo est encore aujourd'hui organisée sur la base d'une succession de plans qui datent de la période portugaise et comprend en son sein des monuments et des éléments de patrimoine qui participent d'une architecture de type colonial. Quelle attitude doivent avoir les nouvelles autorités mozambicaines à l'égard de ce patrimoine colonial ? Faut-il l'effacer ou sauvegarder ? La ville indigène, comment doit-elle être considérée ? Et enfin, à qui appartient ce patrimoine⁶ ?

Au terme de quatre décennies d'indépendance, une évolution semble s'opérer au niveau de la pensée et de la perception des élus et de la classe technique. Si au départ (la première décennie qui suit l'indépendance) il existe une aversion des autorités nationales à l'égard de la ville, les trois décennies suivantes l'Etat cherche à recourir à des documents d'urbanisme (*Plano de estrutura*) pour parvenir à structurer la densification et les nouvelles extensions de la ville. Cette volonté manifeste s'apparente à une avancée mais elle ne dépasse jamais la phase de mise à l'étude des plans. Quatre plans (*Plano de Estrutura da Cidade de Maputo* (et Matola) de 1985, *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo* de 1999, *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo* (et Matola) de 2008) sont mis à l'étude en quatre décennies, qui par les études ou enquêtes de terrains effectuées, permettent d'avoir une meilleure connaissance du terrain.

⁵ Voire d'Amérique Latine, en effet, les cours que j'ai dispensés les deux dernières années dans une des universités fédérales au Brésil m'ont permis d'appréhender le contexte permettant d'encadrer cette méthodologie.

⁶ Pour reprendre l'expression de Stuart Hall, « Whose Heritage ? Un-setting "The Heritage" », RE-imagining the Post-Nation », in Ziauddin Sardar et al. (dir.), *The Third Text Reader on Art, Culture and Theory*, Londres, Continuum, 2002, pp. 72-84.

L'urbanisme préconisé dans ces plans, s'il essaie de définir des grandes orientations pour la ville, véhicule une pensée de ville européenne et complètement décalé de la réalité locale de Maputo. Il s'avère évident qu'il n'a aucune influence dans la régulation des espaces. Ces documents d'urbanisme n'arrivent pas à anticiper le développement de la ville de Maputo, et ils se limitent alors à entériner les décisions, *a posteriori*. Ainsi, la ville croît d'elle-même et par sa propre dynamique et le *Plano* vient quelques années plus tard en figer le résultat. De toute évidence, à Maputo ce sont les dynamiques urbaines qui font la ville et non les plans d'urbanisme. La ville dite informelle (la *Roseaupolis*), qui se développe obligatoirement hors des préconisations des documents d'urbanisme illustre bien cette situation. La *Roseaupolis* est considérée comme la partie informelle de la ville et apparaît à l'évidence comme un problème car c'est elle qui fait la ville, alors même qu'elle se soustrait à la planification formelle. L'écart entre les documents d'urbanisme mis à l'étude et la pratique de l'espace avéré sur le terrain, s'explique par l'absence d'anticipation des pouvoirs publics.

Ces documents d'urbanisme sont malgré tout perçus par les autorités ainsi que par la classe technique comme les outils à même de restructurer la ville et maîtriser les nouvelles extensions. Cependant, à la suite des différents échecs dans la matérialisation des plans, les autorités semblent même avoir perdu toute volonté d'une maîtrise globale du développement de la ville, et tous ces documents d'urbanisme n'ont jamais réussi à contribuer aux transformations du territoire ni n'ont jamais influencé les pratiques de l'espace et les pratiques sociales, ces outils s'avèrent alors inadaptés et inadéquates, pour cette « ville culturelle mozambicaine », « ville de la rue », « ville du populaire », la « tierce-ville ».

Maputo hérite, à la suite de l'indépendance nationale, d'un patrimoine légué par les portugais, l'*Urbs lapidum* et la *Roseaupolis*. L'analyse des extensions de cette dernière, le quartier indigène de la Munhuana en particulier, permet de mieux appréhender ce patrimoine urbain colonial, sa création, son devenir patrimonial afin de contribuer à la réflexion sur l'avenir de la ville, principalement la période où Lourenço Marques a continué de connaître des profondes mutations. Ce quartier indigène s'est imposé comme le « laboratoire obligé d'acculturation » des indigènes à la ville (permettant le passage de l'état d'*indigénat* à la *citoyenneté*), de conciliation entre ville et campagne, entre modernité et tradition indigène, entre utopie et réalité, dans une période de plein essor colonial. Ce quartier n'est pas véritablement un quartier-jardin, et il a été plutôt un quartier ouvrier indigène, un lieu de fixation et de contrôle d'une main d'œuvre ouvrière dans le cadre d'une stratégie étatique coloniale. Il est à mon sens porteur de réflexions et d'interrogations plus que de certitudes achevées. Mais par le biais de la connaissance de son passé *riche* et *divers*, une réflexion sur la ville contemporaine peut être alimentée.

Par ailleurs, à l'échelle de l'*Urbs lapidum* elle présente jusqu'à l'indépendance un assortiment de monuments et de monuments historiques, qui retracent l'histoire de la formation de la ville et mettent en exergue les différents moments de cette histoire. Ces monuments n'ont été pas érigés par hasard mais soulignaient les principales étapes de formation du plan de Lourenço Marques et mettent en valeur les principaux espaces publics. Ils participent d'une stratégie d'embellissement complémentaire à l'établissement du plan.

Certains de ces monuments ont été enlevés pour laisser la place aux nouveaux monuments alors compatibles avec le contexte de postindépendance du pays. La conservation de l'identité mozambicaine, dans un contexte de changement politique et économique, ne suppose-t-elle pas de garder vivant le lien qui rattache la ville à son passé (de colonisation portugaise) ? Les monuments et les monuments historiques de Lourenço Marques ont été les symboles de la ville coloniale, mais ils témoignent de manière éclatante de la permanence du lien qui unit Lourenço Marques à son passé, et à son histoire. Ces monuments ne doivent-ils pas être perçus moins comme des objets isolés que dans leur globalité, tout en prenant une valeur de monument mémorial ?

Enfin, il est fondamental qu'il y ait une cohabitation (libre de nostalgie de colonisation et d'amalgame en faveur de la ville coloniale ou post coloniale) entre la ville coloniale riche de mémoire et de racines et de la ville post coloniale en devenir. « *L'organisme urbain en devenir* », pour reprendre l'expression de Gustavo Giovannoni (1873-1947), le père du concept de « *patrimoine urbain* », ne doit-il pas intégrer la ville historique quel que soit le jugement qu'un pays nouvellement indépendant porte sur son passé marqué par le colonialisme ?

Une analyse sur le patrimoine urbain de Maputo peut avoir un double objectif : premièrement elle est à même de mieux appréhender le contexte historique dans lequel il est construit, les processus qui l'engendre pour permettre d'alimenter une réflexion et nourrir un dialogue sur le Maputo contemporain et deuxièmement, d'envisager dans cette période post indépendance, sa juste mise en valeur en tant que patrimoine à la fois colonial et partagé. Colonial car il s'agit d'une architecture et des aménagements urbains commandés et réalisés sous autorité coloniale portugaise, et partagés car je crois qu'il appartient à la fois aux anciens colonisés et colonisateurs, en tant que mémorial, et permettre ainsi de bâtir une identité collective. Enfin, la question du patrimoine urbain à Maputo nous pose donc un défi, et nous invite à repenser nos cadres de référence et nos méthodes, et c'est bien dans ce défi que réside tout son intérêt.

SOURCES ET BIBLIOGRAPHIE

Classement thématique et alphabétique de la bibliographie

1- Ouvrages généraux

AGACHE Donat-Alfred, *Comment reconstruire nos cités détruites. Notion d'urbanisme s'appliquant aux villes, bourgs et villages*. Librairie Armand Colin, Paris, 1915, 257 p.

AGACHE Donat-Alfred, *La remodelation d'une capitale: Aménagement - Extension – Embellissement*, Collection Urbaniste, éd. Société Coopérative d'Architecture, Paris, 1932, Vol. I, 166 p.

AGACHE Donat-Alfred, *La remodelation d'une capitale: Aménagement - Extension – Embellissement*, Collection Urbaniste, éd. Société Coopérative d'Architecture, Paris, 1932, Vol. II, 282 p.

AHM (Arquivo Histórico de Moçambique) : *Centenário da Cidade de Maputo 1887 – 1987*. Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique, n° 2, Outubro de 1987, Maputo, pp. 1-176.

AMBROSINO Charles, *Créateurs de ville. Genèse et transformation d'un quartier artistique de Londres*. Grenoble, Thèse de Doctorat d'Urbanisme et Aménagement, (Novarina G. : dir.) Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2009, 379 p.

ARCHER François, « *Projet Public et réalisations privées : Le renouveau de la planification des villes* », In « *Les Annales de la Recherche Urbaine* », n° 51, Paris, juillet, 1991 – Diffusion mars 1992, pp. 4-15.

AXELSON Eric : *Portuguese in South-East Africa 1600 – 1700*. Witwatersrand University Press, Johannesburg, 1960. 226p.

BAGNATO Vincenzo P., « *La Barcelona moderna e contemporanea : Le trasformazioni urbane dall'expo 1929 al Forum 2004* », Università "La Sapienza" - Facoltà di Ingegneria - Roma, 30 maggio 2008.

BARDET Gaston, *Le nouvel urbanisme*, Paris, Vincent Fréal et Cie, 1948, 336 p. ou *Principes d'analyse urbaine*, Paris, Berger-Levrault, 1945, 28 p.

BARDET Gaston, *L'Urbanisme, Que sais-je ?*, Paris, (puf) Presse universitaire de France, 1945, 128 p.

BAUDOUÏ Rémy, *La cité-jardin française entre mythes et réalités*, In GIRARD Paulette et FAYOLLE LUSSAC Bruno, *Cités, Cités-Jardins : Une histoire européenne*, Actes du colloque de Toulouse des 18 et 19 novembre 1993, Groupe de Recherche Production de la Ville et Patrimoine des Ecoles d'Architecture de Toulouse et Bordeaux, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 1996, pp. 87 - 99.

BELLI-RIZ Pierre, *Le vert et le noir: l'automobile dans l'espace résidentiel moderne*, In « *Les espaces publics modernes, Situations et propositions* », 1997, pp. 57-74. (Collection Aechitextes)

BENEVOLO Leonardo, *Histoire de la Ville*, Marseille, Editions Parenthèses, 2000, 510 p., traduction de: *Storia della città*, Gius. Laterza & figli, Roma-Bari, 1975.

BERDOULAY Vincent, « *Modernismo e espaço público : O Plano Agache do Rio de Janeiro* », *Revista Território – Rio de Janeiro*, Ano VII, n° 11, 12 et 13, Set./Out., 2003, pp. 123-132.

BERDOULAY Vincent et CLAVAL Paul (dir.), *Aux débuts de l'urbanisme français, regards croisés de scientifiques et de professionnels (fin XIX^e – début XX^e siècle)*, collection Géographie et Cultures, Paris, l'Harmattan, 2001, 256 p.

BERDOULAY Vincent et SOUBEYRAN Olivier, *L'écologie urbaine et l'urbanisme. Aux fondements des enjeux actuels*, Recherches, Paris, La Découverte, 2002, 272 p.

BLACHE Paul Vidal de la, « *Principes de Géographie Humaine* » [Document électronique] <http://gallica.bnf.fr/ark:/...>, 318 p. Ce document est extrait de la base de données textuelles Frantext réalisée par l'Institut National de la Langue Française (INaLF)/ CNRS. Document numérisé en mode texte. - Le doc. original contient 295 p. - Texte daté de 1921, d'après Frantext. Reproduction : Num. BNF de l'éd. de, Paris : INALF, 1961- Frantext ; L 252-253 Reprod. de l'éd. de, Paris : A. Colin, 1922.

BONNOT Carine, *La modernité ordinaire. Maurice Novarina, un architecte dans l'aventure des Trente Glorieuses*, Grenoble, Thèse de Doctorat d'Urbanisme, (Novarina G. : dir.) Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2011, 595p., cartes et ill.

BRUANT Catherine, *Donat Alfred Agache (1875-1959). L'urbanisme, une sociologie appliquée*, In : BERDOULAY Vincent et CLAVAL Paul (dir.), *Aux débuts de l'urbanisme français, regards croisés de scientifiques et de professionnels (fin XIX^e – début XX^e siècle)*, collection Géographie et Cultures, Paris, l'Harmattan, 2001, pp. 133-150.

BRUNET Roger, FERRAS R. et THERY H., *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Paris, éd. GIP Reclus et la documentation française, 1993, 1ère éd. 1992.

BORIE A., « Typologie des maisons ottomanes traditionnelles », In « Recherches sur la typologie et les types architecturaux », CROISE J-C., FREY J-P. et PINON P., Paris, l'Harmattan, 1991, pp. 169 - 178.

CALABI Donatella, *Il mercato e la città : Piazze, strade, architetture d'Europa in età moderna*. Marsilio Editori, Venezia, 1993, 270 p.

CALABI Donatella, *Storia dell'urbanistica europea : Questioni, strumenti, casi esemplari*. Ed. Paravia scriptorium, Torino, 2000, 333 p.

CALABI Donatella, *Marcel Poëte et le Paris des années vingt. Aux origines de « l'histoire des villes »*, Paris : L'Harmattan, 1997 (traduction de l'italien *Parisi anni venti. Marcel Poëte e le origini della storia urbana*, Venise : Marsilio Editori).

CAMPOS VENUTI Giuseppe, *Cinquant'anni : tre generazioni di urbanistica*, in *Cinquant'anni di urbanistica in Italia, 1942-1992* ; a cura di CAMPOS VENUTI G. e OLIVA F., Bari, Laterza, 1993, pp.5-39

CAMPOS VENUTI Giuseppe, *La terza generazione dell'urbanistica*, Urbanistica, Franco Angeli, Milano, 7^e edizione, 1994, 260 p.

CANIGGIA Gianfranco et MAFFEI Gian Luigi, *Composition architecturale et typologie du bâti. I. Lecture du bâti de base*, (traduit de l'italien, *Composizione architettonica e tipologia edilizia. Lettura dell'edilizia di base*, 1979), Versailles: Ecole d'Architecture de Versailles, Pierre Larochelle, Ville Recherche Diffusion, 2000, 214 p., cartes et ill.

CANIGGIA Gianfranco, *Lecture de Florence, une approche morphologique du territoire*, Bruxelles: Institut Supérieur d'Architecture de Saint-Luc, 1994 (première édition en italien dans Gianfranco Caniggia et Sylvain Malfroy, *L'approche morphologique de la ville et du territoire*, Zurich: École Polytechnique Fédérale de Zurich, 1986), 142 p., cartes et ill.

CARMONA Matthew, HEATH Tim, OC Taner et TIESDELL Steve, *Public places - Urban spaces : The Dimensions of Urban Design*, London, Architectural Press, 2003, 312 p., cartes et ill.

CASTEX Jean, *Une typologie à usages multiples. Classer, comprendre, projeter. La typologie est-elle une méthode de projet ? L'exemple de Saverio Muratori à Rome et à Venise de 1949 à 1959*, Versailles: Ecole d'Architecture de Versailles, Ville Recherche Diffusion, Laboratoire de recherche "histoire architecturale et urbaine - société", 2001, 165 p.

CATANESE Anthony and SNYDER James ed., *Introduction to Urban Planning*, USA, McGraw-Hill, 1979, 354 p.

CERDÀ Ildefonso, « *La Théorie Générale de l'Urbanisation* », Les éditions de l'Imprimeur, 2005, collection Tranches de Villes, CHOAY Françoise (préface de), ABERASTURI A. L. (présenté et adapté par), 230 p., index et bibliogr. Ill. Première édition : Éditions du seuil en 1979.

CERTU, *Centralité dans la ville en mutation : Quelles perspectives d'action pour les pouvoirs publics ?* CERTU, Ministère de l'Équipement des Transports du Logement du Tourisme et de la Mer, 2003, 214 p.

CHALAS Yves, *L'invention de la ville*, Paris, Anthropos, 2000, 206 p.

CHALAS Yves (dir.), *L'imaginaire aménageur en mutation*, Paris, éd. L'Harmattan, 2004, 340 p.

CHALAS Yves (dir.), *L'Isle d'Abeau : De la ville nouvelle à la ville contemporaine*, Paris, La documentation française, 2004, 239 p.

CHALAS Yves et DUBOIS-TAINE Geneviève (dir.), *La ville émergente, la tour d'aigues* : éd. de l'Aube, 1997, 286p.

CHENAL Jérôme, *La ville ouest-africaine : Modèles de planification de l'espace urbain*, Genève, Les éditions Métis Presses, 2013, 365p.

CHOAY Françoise, *L'Allégorie du Patrimoine*, Paris: Le Seuil, collection La couleur des idées, 1996, (première édition en 1992), 265 p., index, bibliogr. Ill.

CHOAY Françoise, *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*, Paris, Editions du Seuil, 1965, 446 p., index.

CHOAY Françoise, *Le Patrimoine en questions. Anthologie pour un combat*, Paris, Éditions du Seuil, collection La couleur des idées, 2009, 215 p.

COHEN J-L., ABRAM J. et LAMBERT G. (sous la dir.), *Encyclopédie Perret*, Paris, Editions du Patrimoine, Editions ifa (institut français d'architecture), et Editions de Le Moniteur, 2002, 445 p.

COMBY Joseph, « Comment fabriquer la propriété » ? *Etudes foncières n° 66*, mars 1995, pp. 28-35.

CONZEN Michael (éd.), *MRG Conzen. Thinking about Urban Form. Papers on Urban Morphology (1932-1998)*, Berne : Peter Lang, 304 p., index, bibliogr. des publications de MRG Conzen, glossaire, cartes et ill.

CORBUSIER Le, *La Charte d'Athènes*, Paris, Editions de Minuit, 1957, 190 p.

CORREIA António Mendes, SÉRGIO António, PEREIRA António A. G., GODINHO António M., ZÚQUETE Afonso E. M. E FONSECA João de S. (sous la direction de): *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, Editorial Enciclopédia Limitada [ano ?]. Lisboa et Rio de Janeiro. Ill. e gravuras.

CROISE J-C., FREY J-P. et PINON P., « Recherches sur la typologie et les types architecturaux », Paris, l'Harmattan, 1991, 367 p.

CULLINGWORTH Barry (dir.), *British Planning, 50 years of urban policy*, Londres et New Brunswicknj, The Athlone Press, 1999, 320 p.

CULLINGWORTH Barry et NADIN Vincent, *Town & Country Planning in the UK*, Londres treizième édition, Routledge, 2002, 481 p.

DAVEZIES Laurent, *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses. La République des idées*, Paris, éditions du seuil, 2008, 112p.

DESMARAIS Gaëtan, (PETIT Jean et RITCHOT Gilles préface de) : *La morphogenèse de Paris*:

Des origines à la Révolution, Paris, 1995, 285 p.

DIVORNE Françoise, GENDRE Bernard, LAVERGNE Bruno et PANERAI Philippe, *Essai sur la régularité. Les bastides d'Aquitaine, du Bas-Languedoc et du Béarn*, Bruxelles, 1995, éditions AAM, 129 p.

DUARTE Paulette et NOVARINA Gilles, *Regards associatifs sur la ville et ses territoires*, Grenoble, 2001, PUCA, 144 p.

ENCARTA, Encyclopédie Microsoft, 2005, Microsoft Corporation 1993-2004. Lexmark.

ENDERS Armelle, *Histoire de l'Afrique lusophone*, Paris, éditions Chandeigne, 1994, 160 p.

Espace Croisé, École d'Architecture de Lille et des Régions Nord, Centre des Archives du Monde du Travail, « *Le Nord de la France, laboratoire de la ville. Trois reconstructions: Amiens, Dunkerque, Maubeuge* », édition Espace croisé, janvier 1997, 87 p.

FARVACQUE-VITKOVIC Cathérine et GODIN Lucien, *L'avenir des villes africaines. Enjeux et priorités du développement*, Washington, 1997, BIRD/Banque Mondiale, 178 p.

FORTIN Jean-Patrick, *Grands ensembles. L'espace et ses raisons*, Plan Urbanisme Construction Architecture, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, collection "Recherche" n° 125, 112p.

FRAMPTON Kenneth, *L'Architecture moderne. Une histoire critique*, Paris, Thames & Hudson, 2008, 399 p.

FREY Jean-Pierre, « *Types d'habitat et pratiques de l'espace* », Rapports des ateliers 2 et 5, in : CROISE J-C., FREY J-P. et PINON P., « *Recherches sur la typologie et les types architecturaux* », Paris, l'Harmattan, 1991, pp. 47 - 53.

GALLAND-SEUX Muriel et NOVARINA Gilles, *Fragments de modernité en Bas Dauphiné*, In, CHALAS Yves (dir.) « *L'Isle d'Abeau : De la ville nouvelle à la ville contemporaine* », Paris, La documentation française, 2004, pp. 45 – 80.

GAUDIN Jean-Pierre et NOVARINA Gilles (dir.), *Politique publiques et négociation ; Multipolarités, flexibilités, hiérarchies*, Paris : CNRS éd., Recherche PIR Villes, 1997, 173 p.

GEDDES Patrick, *L'évolution des villes*, Paris, Editions Temenos, 1994, 379 p.

GEROSA Pier Giorgio, *Pensée urbanistique et théorisation sur la ville : La coupure des années vingt*, In : BERDOULAY Vincent et CLAVAL Paul (dir.), *Aux débuts de l'urbanisme français, regards croisés de scientifiques et de professionnels (fin XIX^e – début XX^e siècle)*, collection Géographie et Cultures, Paris, l'Harmattan, 2001, pp. 133-150.

GIOVANNONI Gustavo, *L'urbanisme face aux villes anciennes*, Paris : Le Seuil, 1998 (traduit de l'italien, *Vecchie città ed edilizia nuova*, UTET Libreria, 1931), collection Essais, introduction de Françoise Choay, 349 p. ill.

GIRARD Paulette et FAYOLLE LUSSAC Bruno, *Cités, Cités-Jardins : Une histoire européenne*, Actes du colloque de Toulouse des 18 et 19 novembre 1993, Groupe de Recherche Production de la Ville et Patrimoine des Ecoles d'Architecture de Toulouse et Bordeaux, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme d'Aquitaine, 1996, 262 p.

GNOATO Luis Salvador, 1^o Seminário de Cidade Contemporânea – *Curitiba de Amanhã 40 anos depois (1965-2005)*, em 2, 14 e 15 de Setembro de 2005, organizado pelo PPGTU e pelo Grupo de Pesquisa: *Teoria e História e Arquitetura e Urbanismo* da PUCPR.

GOOSSEN Jacques L. et GOUVERNEUR Jacques, *Profils et perspectives économiques en Angola et Mozambique*, Association Portugaise des Entreprises d'Outre-mer, 1964, s/n p.

GRAFF Philippe, «Turin, exemple et modèle d'une centralité urbaine planifiée selon les canons évolutifs du classicisme», in *Rives nord-méditerranéennes*, Centralités en mouvement, mis en ligne le : 7 mars 2008. URL : <http://rives.revues.org/document871.html>.

HALL Stuart, « Whose Heritage? Un-setting "The Heritage", RE-imagining the Post-Nation », in Ziauddin Sardar *et all.* (dir.), *The Third Text Reader on Art, Culture and Theory*, Londres, Continuum, 2002, pp. 72-84.

HATZFELD Hélène et MOUTTON Yves, *Les espaces libres, atouts des grands ensembles*, Lyon, CERTU, 2006, Ecole nationale supérieure d'architecture de Lyon, 141 p.

HENARD Eugène, *Etudes sur les transformations de Paris, et autres écrits sur l'urbanisme*. (Jean-Louis Cohen Présentation), Editions l'Equerre, Paris, 1982, 367 p.

HOWARD Ebenezer, *Les Cités-Jardins de demain*, Préface de Ginette Baty-Tornikian, 11/24, Sens & Tonka, 1998, 212 p. (traduit de l'anglais sur le titre : Garden cities of tomorrow). Première édition : Préface F.J.Osborn, essai introductif Lewis Mumford, présenté par R. Auzelle, Paris : Dunod, collection Aspects de l'Urbanisme, 1969, 125 p.

HUET B. Y., BERARD D., BRAUN J. P., LE ROY B., PRIN J. P. et SANTELLI S., *Bourges. Politique municipale, morphologie urbaine et typologie architecturale au XIX^{ème} siècle – 1800 – 1914*, Versailles: Ecole d'Architecture de Versailles, Ville Recherche Diffusion, Institut d'Etudes et de Recherches Architecturales et Urbaines/ Délégation Générale de la Recherche Scientifique et Technique 1975, 356 p., cartes et ill.

INDOVINA Francesco, MATASSONI Franca, SAVINO Michelangelo, SERNINI Michele, TORRES Marco et VETTORETTO Luciano, *La città diffusa*, Istituto Universitario di Architettura di Venezia Dipartimento di analisi economica e sociale dei territorio (DAEST), Venezia, 1990, 227 p.

INGALLINA Patrizia, *Le Projet Urbain: Que sais-je ?*, Paris, Presses Universitaires de France, 2^{ème} éd., 2003, 127 p.

JESTAZ Bertrand, *La Renaissance de l'architecture: de Brunelleschi à Palladio*, Découverte Gallimard, Architecture, Paris, 1995, 160 p.

KOSTOF Spiro, *The city shaped: Urban patterns & meanings through history*, London, Thames & Hudson, 1991.

LAVEDAN Pierre, *Histoire de l'urbanisme. Antiquité, Moyen-Age*, Paris : Henri Laurens, 1926, 520 p, (partiellement republié – revu et corrigée – sous le titre, *L'Urbanisme au Moyen Age*, par Lavedan Pierre et Huguenay J., Paris : Arts et Métiers Graphiques, 1974).

LAVEDAN Pierre, *Histoire de l'urbanisme. La renaissance et les Temps Modernes*, Paris : Henri Laurens, 1941, 504 p, (revu et republié sous le titre, *L'Urbanisme à l'Epoque moderne : XVI-XVIII^e siècle*, par Lavedan P., et Huguenay J. Et Henrat Ph ., Paris : Arts et Métiers Graphiques, 1982).

LAVEDAN Pierre, *Histoire de l'urbanisme. L'Epoque Moderne*, Paris : Henri Laurens, 1952, 504p.

LAVEDAN Pierre, *Géographie des villes*. Paris : Gallimard, 1959 (première édition en 1936), 334 p., index et bibliogr., plans.

LE CORBUSIER, *La Charte d'Athènes*, Paris, Editions de Minuit, première édition en 1957, 190 p.

LEVY Albert, « Orthogonalisme », In « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », P. Merlin et F. Choay, (Sous la dir. de), Paris, nouvelle édition mise à jour, Presse Universitaire de France, 2005, pp. 589 et 590

- LEVY Albert, « *Radioconcentrisme* », In « *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* », P. Merlin et F. Choay, (Sous la dir. de), Paris, nouvelle édition mise à jour, Presse Universitaire de France, 2005, p. 750
- LEVY Jacques et LUSSAULT Michel (Sous la dir. de), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris, éd. Belin, 2003, 1 034 p.
- LEVY Albert, *La qualité de la Forme Urbaine, Problématique et enjeux*, Paris: Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace, D.A.U., 1992, à compléter p
- LIPSKY Florence, *San Francisco, La grille sur les collines*. Schoch Cynthia (introduction de), version bilingue, en anglais sur le titre *The Grid meets the hills*, Editions Parenthèses, Marseille 1999, 158 p.
- MANDRACCI Vera Comoli : « *Le città nella storia d'Italia, Torino* » ; Roma, sesta edizione, 2006, Editori Laterza, Prima Edizione, 1983, terza edizione riveduta e corretta, 1994.
- MALVERTI Xavier et PINARD Aleth, *Les Villes Coloniales Fondées entre 1830 et 1880 en Algérie*, Paris: École d'Architecture de Grenoble / AGRA, Ministère de l'Équipement, du Logement, de l'Aménagement du Territoire et des Transports. Direction de l'Architecture, 1988, 40 p.
- MALVERTI Xavier et PICARD Aleth, *Les Villes Coloniales Fondées entre 1830 et 1870 en Algérie, II, Les tracés de ville et le savoir des ingénieurs du genie*, Grenoble: École d'Architecture de Grenoble / Ministère de l'Équipement, du Logement. Direction de l'Architecture et de l'Urbanisme, Bureau de la Recherche Architectural, 1988, 155 p.
- MALVERTI Xavier et PINON Pierre dir., *La Ville régulière, modèles et tracés*, Paris, Picard, actes du colloque organisé par le certificat d'études approfondies en Architecture « Architecture urbaine » et la fondation Gulbenkian, 1997, 215 p., cartes et ill.
- MANGIN Davide et PANERAI Philippe, *Projet Urbain*, Paris, Éditions Parenthèses, 1999, 185p.
- MASSART Jean-Jacques et SUETENS Nicole, *L'espace commun portugais*, Collection du Centre d'étude des problèmes sociaux de l'industrialisation en Afrique noire, éditions de l'Institut de Sociologie, Université Libre de Bruxelles, 1969, 156 p.
- MAURIN André, *Le cadastre en France. Histoire et rénovation*, Centre National de la Recherche Scientifique, Centre régional de publication de Marseille, Paris, Editions du CNRS, 1990, 413p.
- MERLIN Pierre et CHOAY Françoise, (Sous la dir. de), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, nouvelle édition mise à jour, Presse Universitaire de France, 2005, 963 p., 1^{ère} édition 1988.
- MERLIN Pierre éd., D'ALFONSO Ernesto et CHOAY Françoise éd., associés, *Morphologie urbaine et parcellaire*, colloque d'Arc-et-Senans (28-29 octobre 1985), Saint-Denis: Presses Universitaires de Vincennes, collection Espaces / Laboratoire Théorie des mutations urbaines en pays développés de l'Institut Français d'Urbanisme / Faculta di Architettura-Politecnico di Milano, collection Espaces, 1988, 292 p, bibliogr., cartes et plans.
- MIDANT Jean-Paul (sous la dir. de) *Dictionnaire de l'Architecture du XX^e siècle*, éd. Hazan/Institut Français d'Architecture, Paris, 1996, 987 p.
- MOUDON Anne Vernez, « *Urban morphology as an emerging interdisciplinary field* », Urban Morphology, vol. 1, n° 1, 1997.
- MURATORI Saverio, *Studi per una operante storia urbana di Venezia*, Rome, Istituto Poligrafico dello Stato, 1959.
- MURATORI Saverio, MARINUCCI Guido, BOLLATI Renato et Sergio, *Studi per una operante storia urbana di Roma*, Rome, Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1963.

- NOVARINA G., « Echelons de gouvernement territorial et programmation négociée en Italie », Cours de Master à l'IUG.
- NOVARINA Gilles, « *Les nouvelles modalités de l'analyse urbaine : décrire plutôt que prescrire* », in Yves CHALAS (dir.), *L'imaginaire aménageur en mutation, Cadres et référents nouveaux de la pensée et de l'action urbanistique*, Paris : (l'Harmattan, 2004, pp. 59-77.
- NOVARINA Gilles (sous la dir.), *Plan et Projet : L'urbanisme en France et en Italie*, Ed. Economica, 2003, 233 p., cartes et plans.
- NOVARINA Gilles et DELACOURT Laurent, *Le projet d'urbanisme. Du concept aux réalisations*, Grenoble : CRESSON, Recherche PIR Villes, « Architecture à grande échelle », 1999, 96 p., cartes et plans.
- NOVARINA G., « *Un Colloque sur la planification territoriale, pourquoi ?* » In « *La planification territoriale : imager, anticiper et organiser*, 4^{èmes} Rencontres Internationales de Recherche en Urbanisme, Institut d'Urbanisme de Grenoble, Grenoble 7 et 8 février 2008, pp. 1 - 10.
- NOVARINA Gilles, « Ville diffuse et système du vert », *Revue de Géographie Alpine* (RGA) n° 4, 2003, Grenoble, UFR de Géographie, Université Joseph Fourier, pp. 9 – 17.
- NOVARINA Gilles, « Le renouvellement urbain en France, Requalification urbaine en Italie », in *Les Annales de la recherche urbaine* n° 97, pp. 83-91.
- O'CONNOR Anthony, *The African City*, CROWDER Michael and RICHARDS Paul éd., Hutchinson University Library Africa, London, 1986 (première édition 1983), 359 p. cartes et ill.
- PANERAI Philippe, CASTEX Jean et DEPAULE Jean-Charles, *Formes Urbaines, de l'Îlot à la barre*, Marseille, Éditions Parenthèses, 1997, 196 p.
- PANERAI Philippe, DEPAULE Jean-CHARLES et Marcelle DEMORGON, *Éléments d'analyse urbaine*, Bruxelles : A.A.M., 1980 (nouvelle édition entièrement refondue sous le titre *Analyse urbaine*, Marseille : Parenthèses, collection Eupalinos, 1999), 189 p., ill. et plans.
- PIRON Olivier, *Le renouvellement urbain. Analyse systémique*, PUCA, paris, 20002.
- PLACIDI Paolo, *Planification et Projet Urbain en Italie*, Ecole Nationale de Ponts et Chaussées (ENPC), Paris, Ministère de l'Équipement, des Transports et du logement, Direction Générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, Centre de Documentation de l'Urbanisme, Dossier Documentaire, 1998, 46 p.
- POËTE Marcel, *Introduction à l'urbanisme*, Paris : Sens & Tonka, 2000, Hubert Tonka & Françoise Bardet, *in memoriam* à M. Poete par Gaston Bardet (1951), 573 p., ill.
- POUILLE Emmanuel, *La reconstruction de Dunkerque, acteurs et institutions*, In : Espace Croisé, École d'Architecture de Lille et des Régions Nord, Centre des Archives du Monde du Travail, « *Le Nord de la France, laboratoire de la ville. Trois reconstructions: Amiens, Dunkerque, Maubeuge* », édition Espace croisé, janvier 1997, pp. 50 – 55.
- PUMAIN Denise, PAQUOT Thierry et KLEINSCHMAGER Richard, *Dictionnaire La ville et l'urbain*, Paris, éd. Economica Anthropos, 2006, 323 p.
- RANDET P., ARROU-VIGNOD M., LION R., GARIN G., et MURET J.P., *35 ans d'urbanisme*, Confédération Française pour l'Habitation et l'Urbanisme – Centre de Recherche et de Rencontres d'Urbanisme, Paris, 1981, 239 p.
- RASMUSSEN Steen Eiler, *Londres*, Paris, Picard, 1990 (1^{ère} éd. en 1934 à Copenhague), 367 p. En 1967 est publiée la version anglaise sur le titre *London, The Unique City*, Cambridge (Mass.), M.I.T. press.

- RATZEL Friedrich, « Le Sol, la Société, l'État », *L'Année sociologique*, 1898-1899, 1900, pp. 1-14.
- REY-DEBOVE Josette et REY Alain (sous la direction de) *Le Nouveau Petit Le Robert*, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française Vol. I. 1993, Dictionnaires Le Robert, Paris, 2467 p.
- ROBERT Paul, Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française, Le Robert, Paris, 1969, Vol. I, 1 073 p. et les Volumes 2 à 5.
- RODRIGUES-MALTA Rachel, « Une vitrine métropolitaine sur les quais, Villes portuaires au sud de l'Europe », In *“Renouvellements urbains”*, Les annales de la recherche urbaine, décembre 2004, n° 97, pp. 93 – 101.
- RODRIGUES Maria de Lurdes, *Os Engenheiros na Sociedade Portuguesa: profissionalização e protagonista*. 2 vols. Lisboa, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, 1996, BN SA 83019V.
- RONCAYOLO Marcel, *Lectures de villes. Formes et temps, Marseille* : Parenthèses, collection Eupalinos, 2002, 386 p., cartes et bibliogr. Exhaustive des travaux de l'auteur.
- RONCAYOLO Marcel, *La ville et ses territoires*: Editions Gallimard, collection folio/essais, 1990, 278 p., cartes et bibliogr. Exhaustive des travaux de l'auteur. Editions précédentes: Giulio Einaudi Editore, 1978 et 1988, *La Città*, chapitres I à VIII du présent ouvrage; Marcel Roncayolo, 1982, pour le chapitre IX.
- ROSS Roberts and TELKAMP Gerard, ed., *Colonial Cities, Essays on Urbanism in Colonial Context*; Comparative Studies in Overseas History, Leiden Centre for the History of European Expansion, Dordrecht, Martinus Nijhoff Publishers, 1985, 250 p.
- ROSSI Aldo, *L'architecture de la ville*, Torino éd. CittàStudiEdizione, 1995, (édition original 1966, Marsilio Editori, Padova) ; 2001, infolio éditions, Gollion, pour la version française, traduction de l'italien par Françoise Brun, 251 p., index et ill.
- ROULEAU Bernard, *Paris, Histoire d'un espace*, Paris, Editions du Seuil, 1997, 498 p.
- ROUX Antoine, *Villes Neuves: Urbanisme Classique*, Paris, Editions Desclée de Brouwer, 143p.
- ROUX Jean-Michel, *Tissu industriel et tissu urbain. Les territoires de l'industrie de la soie à Saint-Etienne et Macclesfield*, Grenoble, Thèse de Doctorat d'Urbanisme, (Novarina Gilles : sous la dir. de) Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2004, 551 p., cartes et ill.
- SADOUX Stéphane, *Town & Country Planning. Les transformations du système de planification britannique*, Grenoble, Thèse de Doctorat d'Urbanisme et Aménagement, Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2008, 469 p.
- SECCHI Bernardo, *Première leçon d'urbanisme*, Marseille : Editions Parenthèses, 2006, (traduction de l'italien de : *Prima lezione di urbanistica*, par Patrizia Ingallina, 2000. Edition originale, Gius, Laterza & Figli.), 155 p.
- SECCHI Bernardo, *Piani della terza generazione*, in *Un progetto per l'urbanistica*. Torino, Einaudi, 1989.
- SICA Grazia, *Architectural Typology and Urban Design*, Dipartimento di Progettazione dell'Architettura, Università di Firenze, Firenze. In *Transformations of Urban Form: From Interpretations Methodologies in Practice*. ISUF'99. Sixth International Seminar on Urban Form. Alinea, Firenze 1999.
- SICA Paolo, *Storia dell'urbanistica, Il Novecento*, Roma, Editori Laterza, quinta edizione 1996, 761p, cartes et ill. ; Gius. Laterza & Figli, 1978, prima edizione.
- SITTE Camillo, *L'art de bâtir les villes. L'urbanisme selon ses fondements artistiques*, Paris:

Editions du Seuil, 1996, (traduction de Städtebau, nach seinen Künstlerischen Grundzätzen, Vienne, 1889), préface de Françoise Choay, 190 p., ill.

SMETS Marcel, *L'avènement de la cité-jardin en Belgique : Histoire de l'habitat social en Belgique de 1830 à 1930*, éd. Pierre Mardaga, Bruxelles, 1977, 223 p.

STREN Richard and WHITE Rodney, *African cities in crisis: Managing Rapid Urban Growth*, Westview Press, London, 1989, 335 p.

SYKES Olivier, *La nouvelle planification spatiale (régionale) au Royaume Uni : un pari gagné ou une ambition qu'il reste à réaliser ?* 100 ans de formation et de recherche sur l'urbanisme et l'aménagement 1909 – 2009, Department of Civic Design/University of Liverpool, In « *La planification territoriale : imager, anticiper et organiser*, 4^{èmes} Rencontres Internationales de Recherche en Urbanisme, Institut d'Urbanisme de Grenoble, Grenoble 7 et 8 février, 2008, pp. 1 - 32.

TAFURI Manfredo, DAL CO Francesco et NERVI Pier Luigi (dir.), *Histoire Mondiale de l'Architecture : Architecture Contemporaine*, Paris, Berger-Levrault, (pour l'éd. française) 1982, 461 p.

TALANDIER Magalie et DAVEZIES Laurent, *Repenser le développement territorial ? Confrontation des modèles d'analyse et tendances observées dans les pays développés*, Recherche PUCA, Lavoisier éditions, Paris, Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, 144 p.

TALANDIER Magalie, « L'économie résidentielle en France à l'horizon 2040. Prospective du système alimentaire mondial. Europe, énergie et climat. L'avenir de l'économie résidentielle. L'école de 2030 ». *Futuribles*, analyse prospective, Paris, septembre 2012, n° 388, pp. 35-49.

MOREIRA Fernando Diniz, « Urbanismo, modernidade et projeto nacional : reflexões em torno do Plano Agache », 23 p.

TEYSSOT Georges, *Le paysage paradoxal des banlieues américaines*, Faculté d'Architecture, Université de Princeton, Etats-Unis, In « Cités-jardins : Genèse et actualité d'une utopie », Les Cahiers de l'Ipraus, architecture, urbanisme, société, BATY-TORNIKIAN Ginette (dir.), SELLALI Amina (coll.), éd. Recherches/Ipraus (Institut parisien de recherche, architecture, urbanistique, société), Paris, 2001, pp. 59 - 72.

THIÉBAUT Philippe, *GAUDÍ : Bâtitteur visionnaire*, Paris, Découvertes Gallimard, 2001, 127 p.

TRIBILLON Jean-François, *Nouveau manuel d'aménagement foncier*. Paris, co-édition ADEF (Association des Etudes Foncières) et Ministère de la coopération, 1993, 317 p.

UNWIN Raymond, *Nothing Gained by Overcrowding*, London, 1909 and 1912.

UNWIN Raymond, *L'étude pratique des Plans de villes*. Introduction à l'art de dessiner les plans d'aménagement et d'extension, Paris, l'Équerre, 1981, 370 p., (traduit de l'anglais, *Town Planning in Practice, An introduction to the art of designing cities and suburbs*, Londres, Fisher Unwin, 1909.

VACHER Hélène, « La naissance d'Urbanisme ou "l'art du stratège" », *Urbanisme*, n° 306, 1999, pp. 27 - 31.

VIGANÒ Paola, *Le projet comme producteur de connaissance. Les territoires de l'urbanisme*. Paris, MétisPresses, 2012, 293 p., traduit de l'italien sous le titre *I territori dell'urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina Edizioni, Rome, 2010.

WEBER Max, *La ville*, Paris, Editions Aubier Montaigne, (traduit de l'allemand, *Die Stadt*, extrait de *Wirtschaft und Gesellschaft*, 3^{ème} éd., 1947), 1982, 218 p.

WITTKOWER R., *Architectural principles in the age of humanism*, Londres, 1949.

2- Ouvrages sur le Mozambique

BRUSCHI Sandro, CARRILHO Júlio et LAGE Luís, *Era uma vez uma palhota : história da casa moçambicana*, Maputo, edições fapf, 2005, 48 p.

BOLEÃO José de Oliveira, « *Vicissitudes históricas da política de exploração mineira no império do monomotapa* », In Boletim Municipal, n° 10, 30 de Junho de 1972, pp. 10-26.

CAHEN Michel, *Mozambique : La révolution implosée. Etude sur 12 ans d'indépendance (1975-1987)*, Paris, L'Harmattan, 1987, 167 p.

COISSORÓ Narana, *Regime das terras em Moçambique*, In « *Moçambique* », Curso de Extensão Universitária, ano lectivo de 1964/1965, Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Política Ultramarina, Universidade Técnica de Lisboa, pp. 369-435.

COVANE Luis António: *Lourenço Marques e o Transvaal, 1852 - 1928* : In « *Centenário da Cidade de Maputo 1887 – 1987* ». Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique, n° 2, Outubro de 1987, Maputo, pp. 76-84.

DIAS Raul Neves, “*Quatro centenários em Moçambique 1854 – 1954*”, 2ª Edição, Lourenço Marques, 1954, 84 p.

Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU), Secretaria de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, *Urbanistas Estrangeiros em Portugal, 1930-1960*, décembre, 2005. (Document en CD-ROM).

FERREIRA A. Rita, *Os Africanos de Lourenço Marques*, L. Marques: Separata de Memórias do Instituto de Investigação Científica de Moçambique, 1967/1968, 496 p. cartes et ill.

GARCIA Francisco M. G. P. P., « *Análise Global de uma Guerra* » : Moçambique 1964 – 1974, Dissertação para obtenção do Grau de Doutor em História, J. S. Cunha et F. A. Monteiro (sous la direction de), Universidade Portucalense, Porto, Outubro de 2001. s/ n° p.
http://www.triplov.com/miguel_garcia/mocambique/

GUIMARÃES Rui de Azevedo, *Lei orgânica do ultramar*, (Anotada), Lourenço Marques, 2ª edição actualizada, Imprensa Nacional de Moçambique, 1961, 324 p.

JENKINS Paul, “*Mozambique : housing and land markets in Maputo*”, Edinburgh College of Art/Heriot-Watt University, School of Planning & Housing, Research paper, 1999, n° 72.

JORDÃO Levy Maria (Visconde de Paiva Manso) : *Memoria sobre Lourenço Marques (Delagoa Bay)*. Lisboa, Imprensa Nacional 1870. 149 p.

LAMY-GINER Marie-Annick, « *Le port Mozambicain de Maputo à la reconquête de ses arrière-pays* », *Annales de géographie*, Paris 2009/3 n° 667, pp. 247-269. <http://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2009-3-page-247.htm>. Consulté le 26 février 2013.

LAZARUS J. & M., “*A Souvenir of Lourenço Marques, an album of views of the town*”, J. & M. Lazarus, Lourenço Marques, 1901, 44 p.

LIESEGANG Gerhard, « *Análise das Estruturas e a sua transformação na África Oriental nos séculos XIII a XVII* », In: Colóquio Internacional – Universo Urbanístico Português 1415 – 1822, Coimbra, 1998, pp 139 - 155.

LIMA Alfredo Pereira de, « *Os fundamentos da transferência da capital para Lourenço Marques* », In Boletim Municipal, n° 1, 10 de Novembro de 1967. (il manque des éditions)

LOBATO A., *Ensaio duma História Demográfica da Cidade de Lourenço Marques*. Lourenço

Marques, Imprensa Nacional de Moçambique, 1938, 65 p.

LOBATO Manuel : « *Viagem da Fragata São Paulo à Baía de Lourenço Marques em 1675* », In « *Actas do Seminário. Moçambique : Navegações, comércio e técnicas* ». Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, Maputo, 1998. 386 p.

LONGLE Armando, Do Saneamento e Alargamento da Villa de Lourenço Marques. Pelo conductor d'Obras Publicas da provincia de Moçambique, S.S.G.L., Lisboa, 1887, 58 p., cart.

MAR Eli. J. E. *Exploração portuguesa em Moçambique 1500 – 1973*. Esboço histórico. Vol. I. Estudos coloniais portugueses. African studies Editorial. Denmark 1975, 206 p.

MEDEIROS E. : A evolução demográfica da cidade de Lourenço Marques 1894-1975 . Estudo bibliográfico, In “Cadernos de história”, Boletim do Departamento de História da Universidade Eduardo Mondlane, nº 2, agosto de 1985, pp. 45-50.

MONDLANE Eduardo, *Mozambique, de la colonisation portugaise à la libération nationale*, Paris, L'Harmattan, 1979, 253 p., 1^{ère} éd. *Struggle for Mozambique*, Harmondsworth, Middlesex, Penguin Books Ltd.

MONTEZ Caetano, *Descobrimentos e fundação de Lourenço Marques 1500 – 1800*, Lourenço Marques, Minerva Central – Editora, 1948.

MORAIS João Sousa, « *O urbanismo colonial do Estado Novo em África* », Espaços Lusófonos, A charneira para o novo desenvolvimento urbano, Arquitectura e vida, Lisboa, maio de 2002, pp. 44 - 48, ill.

OLIVEIRA Teresa dos Santos, *Recordações sobre Lourenço Marques, 1930 – 1950*, In « *Centenario da Cidade de Maputo 1887 – 1987* ». Boletim do Arquivo Historico de Moçambique, nº 2, Outubro de 1987, Maputo, pp. 85-108.

OWEN William F.W., “The Bay of Delagoa”, in George McCall Theall (ed.), *Records of South-Eastern Africa*, Vol. 2, London : William Clowes and Sons, Limited, 1898, pp. 465-79.

PERESTRELO Manuel de Mesquita, “*ROTEIRO : da África do Sul e Sueste desde o Cabo da Boa Esperança até ao das Correntes (1576)*”; “*Roteiro: of the South and South-East Africa, from the Cape of the Good Hope to Cape Corrientes (1576)*”, (COSTA A. Fontoura, anotado por:), Agência Geral das Colónias, Lisboa 1939, 100 p.

PIMENTA J. A. Mattos, *A cidade que será a mais linda metrópole do mundo*, Coleção Estudos da Cidade, mai 2005. RIO Estudos nº 155, pp. 1-10.

REIS Carlos, *A população de Lourenço Marques em 1894*. Um Censo inédito. Instituto Nacional de Estatísticas de Portugal, Publicações do Centro de Estudos Demográficos, Lisboa, 1973, 136 p, cart. et ill.

ROCHA Aurélio : « *Aculturação e assimilação em Moçambique : Uma perspectiva historico-filosofica* », In « *Actas do Seminario. Moçambique : Navegações, comércio e técnicas* ». Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, Maputo, 1998. 386 p. *protagoniste*. 2 vols. Lisboa, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, 1996, BN SA 83019V.

ROSADO António, “*Como era Lourenço Marques há 50 anos, As grandes reportagens do Notícias*”, Jornais de 2 de Setembro a 12 de Outubro de 1948, Lourenço Marques, Notícias, 1949, 61 p.

SEIXAS Fernando, « *Conferência proferida no Salão do Clube Ferroviário de Lourenço Marques sobre o significado das comemorações e sobre as actividades dos Caminhos de Ferro de Moçambique* », in Boletim Municipal nº 6, L.M., 1970, pp. 14-22.

SOPA António et RUNGO Bartolomeu, *Maputo – Roteiro Histórico Iconográfico da Cidade*,

Maputo, Centro de Estudos Brasileiros da Embaixada do Brasil, 2006, 56 p.

WALCKENAER Charles Athanase, *Collection des relations de voyages par mer et par terre*, Public domain book provided through the google book library project, 1842.

3- Ouvrages sur l'urbanisme au Portugal

« *Cidades Africanas* »: Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa nº 5, Lisboa, Maio de 2005, 190 p.

AA. VV., *Universo urbanístico português, 1415 – 1822*. Colóquio Internacional Coimbra: Auditório da Reitoria da Universidade, 2 - 6, Março 1999. Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses. 933 p.

AA. VV., *Universo urbanístico português, 1415 – 1822*. Colectânea de Estudos. Lisboa, Comissão para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998, 158 p.

AGACHE Donat-Alfred, « L'aménagement de la "Costa do Sol" (Portugal) », *Urbanisme*, mars-avril 1936, pp. 146 – 150.

ALBINO Gaspar, *Arquitecto Carlos Mendes. O 1º Comandante dos Bombeiros Novos de Aveiro*. <http://www.prof2000.pt/users/avcultur/gasparalbino/ArqCMendes.htm>.

ARAÚJO Renata Malcher de, « Engenharia militar e urbanismo », *História das Fortificações Portuguesas no Mundo*, (dir. Rafael Moreira), Lisboa, Publicações Alfa, 1989, p. 255.

BARATA-MOURA M. H. C.-B., *Os engenheiros em Lisboa, Urbanismo e Arquitectura (1850-1930)*, vol. I, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1996, BN.

CAMARINHAS Catarina Luísa T. F., *L'urbanisme de Lisbonne. Éléments de théorie urbaine appliquée*, Paris, Thèse de Doctorat d'Aménagement et Urbanisme, (Carmona Michel : sous la dir. de) Université Paris IV – Sorbonne, 2009, Vol. I. 533 p. et Vol. II. 686 p., cartes et ill.

FERNANDES José Manuel, *Architectura*, collection Synthesis of portuguese culture, Europália – Portugal, Lisbon, 1991, Instituto Nacional – Casa da Moeda, 170 p.

GAMA Vasco da : « *La relation du voyage aux Indes (1497 - 1499)* ». Traduit & présenté par Paul Teyssier. Paris, éditions Chandeigne, 1998. 126 p.

GUERREIRO Maria, *Spatial Analyses in Urban Morphology: A Geometry for Organic Cities*. Lisbon Case Study. In *Transformations of Urban Form: From Interpretations Methodologies in Practice*. ISUF'99. Sixth International Seminar on Urban Form. Alinea, Firenze 1999.

JOUE Marie-Anne, *Comment l'évolution de la politique de l'habitat sociale au Portugal aboutit à une gestion différente des logements sociaux : Etude sur la gestion d'un quartier d'habitat social à Aveiro*, Mémoire de DESS Urbanisme et Aménagement, IUG/UPMF, 1999, 69 p.

LAMAS José M. Ressano Garcia, *Morfologia urbana e desenho urbano*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian et Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnologia, 1992, 564 p.

LÔBO Margarida Souza, « *Planos de Urbanização. A época de Duarte Pacheco* », Série 1, Ensaios, nº 5, Porto, DGOTDU, FAUP publicações, 1995, 305 p.

MARQUES A. H. de Oliveira, *Histoire du Portugal et de son empire colonial*, Paris, éd. Karthala, 1998, 615 p.

MONIZ Gonçalo Canto, "Arquitectos e Políticos. A arquitectura institucional em Portugal nos anos 30", *DC Papeles*, 13-14, Barcelona, Departament de Composició Arquitectónica UPC,

Outubro 2005, pp.68-79, et Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

MORAIS João Sousa, « *As academias e a política vigente* », Espaços Urbanos, Contributo da formação dos engenheiros na produção urbana – Parte II, Arquitectura e vida, Lisboa, abril de 2002, pp. 28 - 33, ill.

MORAIS João Sousa, « *Os primeiros passos* », Espaços Lusófonos, Contributo da formação dos engenheiros na produção urbana, Arquitectura e vida, Lisboa, março de 2002, pp. 30 - 33, ill.

PELLEGRINO P., LIMA A. M., FARIA C., NEVES J., SANTOS P. S., SILVANO F. P., ALBERT G., CASTELLA C. Et JACOT F., *Espace et Développement. Développement spatial et identités régionales au Portugal; espaces en interaction, transformations régionales et structures locales*, CRAAL – UNESCO, Genève, 1986, Tome I, 477 p.

RODRIGUES Isabel Maria, «As avenidas de Ressano Garcia (I) », *Boletim Lisboa Urbanismo*, 2000, p. 1.

ROSSA Walter, « *O Urbanismo Regulado e as Primeiras Cidades Coloniais Portuguesas* », *Colectânea de Estudos. Universo Urbanístico Português 1415-1822*. Coord. de Helder Carita e Renata Araújo, Lisboa, Comissão Nacional Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.

SILVEIRA Luís, Ensaio de iconografia das cidades portuguesas do ultramar, Lisboa, Ministério do Ultramar: Junta de Investigações do Ultramar, primeiro Volume: Marrocos e Ilhas Adjacentes, [Ano ?], 115 p, cartes et Ill.

SILVEIRA Luís, Ensaio de iconografia das cidades portuguesas do ultramar, Lisboa, Ministério do Ultramar: Junta de Investigações do Ultramar, segundo Volume: África Ocidental e África Oriental, [Ano ?], 301 p, cartes et Ill.

SIMÕES José Manuel, Ordenamento Municipal e desenvolvimento local : Uma reflexão, *Inforgeo*, Julho, 2007, pp. 39-48.

TEIXEIRA Manuel C. (coord.), *The models of Reference of Portuguese Colonial Urbanism of the 15th-18th Centuries*, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Lisboa. In *Transformations of Urban Form: From Interpretations Methodologies in Practice*. ISUF'99. Sixth International Seminar on Urban Form. Alinea, Firenze 1999.

TEIXEIRA Manuel (coord.), *A Praça na Cidade Portuguesa*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, 252 p.

TUCOULET Carole, « L'aménagement de la "Costa do Sol" : un urbanisme écologique ? », *Urbanisme*, n° 281, 1995, pp. 56 – 58.

4- Ouvrages sur l'urbanisme au Mozambique

AGUIAR João António, « *O Urbanismo no Ultramar, Condições gerais* », revue s/n, Lisboa, pp. 1 - 3.

AGUIAR João António de, *Plano Geral Urbanização de Lourenço Marques*, Inquérito, Volume I, 1955, 257 p.

AGUIAR João António de, *Plano Geral Urbanização de Lourenço Marques*. Memória descritiva e justificativa. Regulamento, Volume II, 1955, 240 p.

AGUIAR João António de, « L'Habitation dans les pays tropicaux », Fédération Internationale de

l'Habitation et de l'Urbanisme. XXI^{ème} Congres – Lisbonne 1952.

« *Alguns aspectos do Urbanismo no Ultramar* », Coloquio sobre Urbanismo, 8 a 12 de Março de 1961, Lisboa; Ministério das Obras Publicas, Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, Centro de Estudos de Urbanização, 1961.

Apreciação e aprovação do Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques e do respectivo regulamento, In Boletim Municipal, n° 11, 31 de Dezembro de 1972, pp. 38-50.

AZEVEDO Mário de, « O Plano Director de Lourenço Marques », Separata do *Boletim da Câmara Municipal de Lourenço Marques*, n° 7. Lourenço Marques, Câmara Municipal, 1969.

AZEVEDO Mário de, « *Étude et pratique de l'urbanisme. Un témoignage* », Separata do Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, 1982, Lisboa, Discours inaugural en début d'année académique, Institut Supérieur d'Architecture Victor Horta, Bruxelles, 1981, pp 1-20.

AZEVEDO Mário de, *Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques*. Volumes I à XXIII, 1969.

« *Bahia de Lourenço Marques. Questão entre Portugal e a Gran-Bretanha, sujeita à arbitragem do Presidente da Republica Franceza* ». Memoria apresentada pelo Governo Portuguez. Lisboa, Imprensa Nacional, 1873.

BRUSCHI Sandro et LAGE Luís, *O desenho das cidades, Moçambique até ao séc. XXI*, Edições fapf, 2005, 96 p, cartes et ill.

CARVALHO Joaquim, Estatuto de Grande Cidade para Lourenço Marques, Boletim Municipal n° 4, Concelho de Lourenço Marques,

CARVALHO Maria Alves « *Uma monografia sobre a utilização do Bairro de Xipamanine* », In Boletim Municipal, n° 12, 30 de Junho de 1973, pp. 32-42.

CASTILHO Augusto de, « *O Distrito de Loureço Marques, no presente e no futuro* », Sociedade de Geografia de Lisboa, Segunda Edição, Lisboa 1881, 232 p.

CORVAJA Luigi, *Maputo, Desenho e Arquitectura*, Maputo: Edições FAPF, 2003, 114p, cartes et ill. 1^a Edição italiana: *Maputo, città capitale del Mozambico*. Disegno e architettura, Fratelli Palombi Editori, Roma 1998, 114 P.

FOLIO Fabrice, « Les condomínios à Maputo : enjeux sociétaux et spatiaux autour de l'implantation des ensembles résidentiels sécurisés dans la capitale mozambicaine », *Annales de géographie*, n° 665 (3), 2007, pp. 247-270.

Foral da Camara Municipal de Lourenço Marques, Aprovado por Portaria provincial n.º 1:131, de 5 de Abril de 1919, pp. 1 – 31.

GRANJEAN A., *La cartographie de la Province de Lourenço Marques*, In « *Bulletin de la Société Neuchateloise de géographie* », tome 12, 1900, pp. 316-41.

LACHARTRE Brigitte, *La question urbaine au Mozambique. La ville malgré tout. Héritage et devenir*. Thèse de Doctorat, EHESS (Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales), Paris, 1999, 432 p.

LACHARTRE Brigitte, *Enjeux urbains au Mozambique. De Lourenço Marques à Maputo*, Paris, Editions Karthala, 2000, 320 p.

LEMOES Manuel J.C. : *Maputo, Deste lado da Baía : Considerações sobre a toponímia da Cidade*. In « *Centenário da Cidade de Maputo 1887 – 1987* ». Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique, n° 2, Outubro de 1987, Maputo, pp. 5-18.

LIESEGANG Gerhard : *Lourenço Marques antes de 1895 : Aspectos da história dos Estados vizinhos, da interacção entre a povoação e aqueles Estados e do comércio na Baía e na*

povoação », In « *Centenário da Cidade de Maputo 1887 – 1987* ». Boletim do Arquivo Histórico de Moçambique, nº 2, Outubro de 1987, Maputo, pp. 19-75.

LIMA Alfredo Pereira de, « *Casas que fizeram Lourenço Marques* » Revista Studia nº 24, Agosto, Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, Lisboa, 1968, 73 p.

LIMA Alfredo Pereira de, « *Edifícios Históricos de Lourenço Marques* » Lourenço Marques, Livraria e Tipografia Académica, 1966, BN H.G. 30142 V.

LIMA Alfredo Pereira de, « *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique* », Lourenço Marques, Edição da Administração dos Portos, Caminhos-de-Ferro e Transportes de Moçambique, 1971, Vol. I, 303 p.

LIMA Alfredo Pereira de, « *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique* », Lourenço Marques, Edição da Administração dos Portos, Caminhos-de-Ferro e Transportes de Moçambique, 1971, Vol. II, 307 p.

LIMA Alfredo Pereira de, « *História dos Caminhos de Ferro de Moçambique* », Lourenço Marques, Edição da Administração dos Portos, Caminhos-de-Ferro e Transportes de Moçambique, 1971, Vol. III, 241 p.

LIMA Alfredo Pereira de, « *Para um estudo da evolução urbana de Lourenço Marques* », In Boletim Municipal, nº 7, 31 de Dezembro de 1970, Câmara Municipal de Lourenço Marques, pp. 7-16.

LIMA Alfredo Pereira de, « *Vai passar o centenário da importante data para a história de L.M.; Conclusão do baluarte de Santo António* », In Notícias, 20/05/1967, L.M., pp. 3 e 11.

LIMA Alfredo Pereira de, « *O general Joaquim José Machado: Homem de Acção* » In Boletim Municipal nº 6, Câmara Municipal de Lourenço Marques, L.M., 1970, pp. 11 - 13.

LOBATO Alexandre : « *História da fundação de Lourenço Marques* » . Estudos moçambicanos. Edições da revista « Lusitana ». Lisboa, 1948. 129 p.

LOBATO Alexandre : « *História do Presídio de Lourenço Marques* » . Estudos africanos, Vol. I, 1782 - 1786. Lisboa , Estudos Moçambicanos, 1949 ; 210 p.

LOBATO Alexandre : « *História do Presídio de Lourenço Marques* ». Estudos moçambicanos, Vol. II, 1787 - 1799. Lisboa , Estudos Moçambicanos, 1960 ; 432 p.

LOBATO Alexandre : « *Lourenço Marques, Xilunguine* ». Biografia da cidade. Lisboa, Agência do Ultramar, 1970. 309 p.

LOBATO Alexandre : « *Lourenço Marques, Xilunguine* ». Pequena monografia da cidade. Boletim Municipal nº 3, L.M., Câmara Municipal de Lourenço Marques, Dezembro de 1968. pp. 7 – 19.

MENDES Maria Clara, *Maputo, Antes da Independência: Geografia de uma cidade colonial*, Lisboa, I.I.C.T. (Instituto de Investigação Científica Tropical), 1985, 526 p.

MERTENS Emílio, « *Discurso proferido na cerimónia do lançamento da primeira pedra do monumento ao general Joaquim José Machado a inaugurar em 1977* » In Boletim Municipal nº 6, Câmara Municipal de Lourenço Marques, L.M., 1970, p. 9 et 10.

MORAIS João Sousa, *Maputo, Património da Estrutura e Forma Urbana, Topologia do Lugar*, Lisboa, Livros Horizonte, 2001, 247 p., cartes et ill.

MORAIS João Sousa, « *Património Urbano: notas sobre o quadro edificatório* », In Cidades Africanas nº 5, Lisboa: Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2005, pp. 10 -19, ill.

MORAIS João Sousa, « *A intemporalidade do “Manual de Vogal sem Mestre” para o Caniço de*

Lourenço Marques, de Pancho Guedes », Revista do programa de pós-graduação em Arquitectura e Urbanismo da FAUUSP, n° 19, FAUUSP, Lisboa, Junho de 2006, pp. 144 -155, ill.

MORANGE Marianne, FOLIO Fabrice, PEYROUX Elisabeth, VIVET Jeanne, « Déclinaisons locales d'un modèle international : les « *gated communities* » à la conquête de l'Afrique australe », in BENIT C., PEYROUX Elisabeth, FABIYI S. (dir.), *Sécurisation des quartiers et gouvernance locale. Enjeux et défis pour les villes africaines*, Karthala, Paris, 2009, pp. 47-84.

MUCHANGOS Aniceto dos, *Cidade de Maputo, Aspectos geográficos*, Coleção Cidades de Moçambique, Editora Escolar, Maputo, 1994, 94 p.

Novas denominações toponímicas da zona Oeste do Bairro da Malhangalene e Oeste do Bairro dos Cronistas, In Boletim Municipal, n° 12, 30 de Junho de 1973, pp. 72-75.

Regulament Geral Provisório, para a execução da Carta de Lei de 9 de Maio de 1901, sobre Concessões de Terrenos no Ultramar, aprovado por Decreto de 2 de Setembro de 1901. Ministério dos Negocios da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar, Lisboa, pp. 1-69.

Regulamento do Plano Director de Urbanização do Conselho de Lourenço Marques, In "Boletim Municipal, n° 11", 31 de Dezembro de 1972, pp. 51-56.

The Delagoa Directory, A year Book of Information regarding the Port and Town of Lourenço Marques, A. W. Balyly & Co., Lourenço Marques; with the Compliments of the Concelho do Porto e C.F.L.M., 1916,

VALES Teodoro, *Adressage et Gestion Urbaine à Maputo*, Grenoble, Mémoire de D.E.S.S. d'Urbanisme (Novarina G. : dir.), Institut d'Urbanisme de Grenoble, 1999, 143 p., cartes et ill.

VALES Teodoro, *L'enchevêtrement des droits fonciers au Mozambique*, Grenoble, Mémoire de D.E.A. d'Urbanisme (Novarina G. : dir.), Institut d'Urbanisme de Grenoble, 2002, 102 p., cartes et ill.

VALES Teodoro, « O endereçamento e a gestão municipal em Moçambique », In *Cidades Africanas* n° 5, Lisboa: Cadernos da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 2005, pp. 98-107, cartes et ill.

VALES Teodoro et LAHLOU Taoufik, « Endereçamento municipal das capitais provinciais de Moçambique », Maputo, Ministério da Administração Estatal et SCAC, 2003, 400 p., cartes et ill.

VIVET Jeanne, *Déplacements forcés et citadinités. Les deslocados de guerre à Maputo (Mozambique)*, Paris, Thèse de Doctorat en géographie (GERVAIS-LAMBONY Philippe : sous la dir.) Université de Paris X, 2010, 455 p.

5- Sources locales (archives) au Mozambique

5.1- Textes officiels (*Boletins Oficiais*)

5.1.1- Textes de lois coloniales

Boletim oficial de Moçambique n° 10, 05 de Março de 1877 (Decreto: 1ª Repartição, publica a passagem da elevação de Lourenço Marques à categoria de villa, com a denominação de Villa de Lourenço Marques).

Portaria n.º 598, do Governo Geral da Província de Moçambique, que *aprova o projecto de ampliação da cidade, elaborada em Dezembro de 1887*. In "Boletim oficial de Moçambique n° 49", 03 de Dezembro de 1892.

Boletim oficial de Moçambique n° 6, 6 de Fevereiro de 1904 (Contrato provisório entre o Estado e

a Eastern & South African Telegraph Company Limited), pp. 88 e 89.

Boletim oficial de Moçambique n° 32, 10 de Agosto de 1904 (Contrato provisório entre o Estado e a Eastern & South African Telegraph Company Limited), pp. 350 e 351.

Boletim Oficial n° 16 de 1968, Portaria n° 21 181 du 20 avril 1968 (Matola é denominada *Vila Salazar*).

Portaria n° 83/75 du 5 Fevereiro de 1972 (Machava ascende à categoria de vila).

Resolução n° 5/80 de l'Assemblée Populaire (Matola é anexa à cidade de Maputo).

Decreto n° 39 858, du 20 octobre 1955 et par la Portaria n° 10 774 du 5 février 1955. (Criação da unidade administrativa centrale denominada Conselho da Matola)

5.1.2- Textes de lois postcoloniales (1975)

República Popular de Moçambique, 1975 – Lei da Nacionalidade e Constituição do primeiro governo.

República Popular de Moçambique, 1979 – Primeira Reunião Nacional sobre Cidades e Bairros Comunaes, (10 cadernos), Maputo, Imprensa Nacional.

Lei do Arrendamento, setembro 1979, 51 p.

Lei de Terras, Agosto de 1979, 47 p.

Lei de Terras n° 19/97 : *Aprova a Lei de Terras e revoga as Leis n° 6/79 e 1/86.*

República de Moçambique, 1990 – Constituição da República de Moçambique, Maputo.

Lei 13/92 : Acordo Geral de Paz de Moçambique.

Lei 1/95 : Regimento da Assembleia da República

Resolução n° 10/95 : *Aprova a Politique Nacional de Terras e as respectivas estratégias de implementação*

Lei 2/97: Quadro jurídico para a implementação das Autarquias locais.

Lei 7/97: Regime jurídico da tutela administrativa do Estado a que estão sujeitas as Autarquias Locais.

Lei 8/97 : Organização e funcionamento do Município de Maputo.

Lei 11/97 : Regime jurídico-legal das finanças e do património das Autarquias Locais.

5.2- Boletins Municipaux de la Câmara Municipal de Lourenço Marques

Boletim Municipal n° 2, de 24 de Julho de 1968

Boletim Municipal n° 3, de Dezembro de 1968

Boletim Municipal n° 4, de 30 de Junho de 1969

Boletim Municipal n° 5, de 31 de Dezembro de 1969

Boletim Municipal n° 6, de Junho de 1970

Boletim Municipal n° 7, de 31 de Dezembro de 1970

Boletim Municipal n° 10, de 30 de Junho de 1972

Boletim Municipal n° 11, de 31 de Dezembro de 1972

Boletim Municipal n° 12, de 30 de Junho de 1973

5.3- Diários do Governo

Diário do Governo, n° 290, de 23 de Dezembro de 1876 (Elevação à categoria de Vila).

Diário do Governo, n° 256, de 10 de Novembro de 1887 (Elevação à categoria de Cidade).

Decreto Provincial de 14 de Agosto de 1895 (Regulamento para o lançamento e cobrança da Contribuição Predial no Distrito de Lourenço Marques).

Ofício do Conselho Administrativo n° 92, p. 39 (Autorização para substituir os nomes da Praça da Estação (p. 39), Rua de Mercadores e Alegria (p. 39 v.))

Colecção Legislação Novíssima do Ultramar, Decreto Elevando a Povoação de Lourenço Marques à categoria de Villa, com a mesma denominação. = Rei = João de Andrade Corvo. Dezembro 19, 1876. Vol. IX, 1875 a 1878, Lisboa, Imprensa Nacional, 1880, pp. 390 et 391

Diário da Sessões, Carta Orgânica do Ultramar Português, Projecto elaborado pela Câmara Corporativa, Diário das Sessões de Novembro de 1952.

5.4- Actes de la Câmara Municipal de Lourenço Marques

A Concessão Sommerschild e o novo contrato entre a Câmara Municipal de Lourenço Marques e a « Delagoa Bay Lands Syndicate, Limited », Câmara Municipal de Lourenço Marques, 1953, 99 p.

«*Actas do Seminario. Moçambique : Navegações, comércio e técnicas* ». Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses, Maputo, 1998. 386 p.

Acta n° 2, 13 de Setembro de 1877, (Postura sobre Sanidade, incluindo os alinhamentos dos quintais, tipo de material, etc.), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 15/09/1878 a 03/09/1881, p. 2/v, 3).

Acta n° 10, 16 de Maio de 1878, (Construção do cais).

Acta n° 96, 14 de Janeiro de 1881, (Saneamento), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 05/09/1878 a 03/09/1881, p. 76v., 72, 312v., 313, 313v., 314, 314v., 315, 315v., 316).

Acta n° 97, 21 de Janeiro de 1881, (Descriminação geral da Vila), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 15/09/1878 a 03/09/1881, p. 79).

Acta n° 103, 25 de Abril de 1881, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 15/09/1878 a 03/09/1881, p. 87).

Acta n° 107, 23 de Junho de 1881, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 15/09/1878 a 03/09/1881, p. 90).

Acta n° 109, 22 de Agosto de 1881, (Limites da Vila).

Acta n° 111, 5 de Setembro de 1881, (Limites da Vila).

Acta n° 119, 24 de Novembro de 1881, (Edificações: Posturas sobre o material de construção a proibir na villa e no Bairro Alto), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 08/09/1881 a 21/12/1884, p. 14).

Acta n° 127, 9 de Março de 1882, (Postura sobre Sanidade, incluindo os alinhamentos dos quintais, tipo de material, etc.), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 08/09/1881 a 12/12/1884).

Acta n° 131, 20 de Julho de 1882, (Postura sobre Sanidade, incluindo os alinhamentos dos quintais, tipo de material, etc.), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 08/09/1881 a 12/12/1884, p. 24, 24v.).

Acta n° 25, Livro do ano de 1885, (Limites da Vila).

Acta n° 26, 01 de Outubro de 1885, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 01/01/1885 a 29/12/1887).

Acta n° 35, 11 de Dezembro de 1885, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 01/01/1885 a 29/12/1887, p. 24v., 25): (Proibição de palhotas ou casas cobertas de palha dentro da muralha das fortificações, isto é no espaço denominado presidio).

Acta n° 48 e 49, de 25 e 26 de Fevereiro de 1886, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 01/01/1885 a 29/12/1887).

Acta n° 53, 01 de Abril de 1886, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 01/01/1885 a 29/12/1887).

Acta n° 55, 15 de Abril de 1886, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 01/01/1885 a 29/12/1887).

Acta n° 12, 4 de Junho de 1887, (Posturas e alinhamentos).

Acta n° 14, 8 de Julho de 1887, (“Requerimento de Gerard Pott para a lavra da escritura do aforamento de um terreno sito a Este da Praça de N. Sr.^a da Conceição”).

Acta n° 20, 25 de Agosto de 1887, (Abertura de novas vias).

Acta n° 8, 30 de Janeiro de 1888, (Divisão da cidade em zonas e tabelas de preços de venda de terrenos).

Acta n° 36, de 30 de Junho de 1888, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 01/01/1888 a 19/12/1889, p. 28).

Acta n° 44, de 02 de Agosto de 1888, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 01/01/1888 a 19/12/1889).

Acta n° 5, de 29 de Janeiro de 1889, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 01/01/1888 a 19/12/1889).

Acta n° 16, 24 de Junho de 1890, (A Câmara delibera a interdição das construções em zinco na

parte baixa da cidade).

Acta n° 34, 4 de Dezembro de 1890, (Melhoramentos nas casas da Baixa).

Acta n° 20, 08 de Junho de 1891, (Saneamento: Proposta de aterro), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 02/01/1890 a 02/01/1892, p. 94v).

Acta n° 23, 25 de Junho de 1891, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 02/01/1890 a 02/01/1892).

Acta n° 45, 30 de Novembro de 1891, (Melhoramentos da cidade).

Acta n° 48, de 12 de Dezembro de 1891, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 02/01/1890 a 02/01/1892).

Acta n° 230, 1 de Abril de 1896, (Requerimento do empreiteiro para a construção da Biblioteca).

Acta n° 234, 6 de Maio de 1896, (Alteração da cobertura da Biblioteca de zinco para telha).

Acta n° 235, 13 de Maio de 1896, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 2/10/1895 a 21/12/1897, p. 65 v., 66 et 66 v.).

Acta n° 237, 27 de Maio de 1896, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 2/10/1895 a 21/12/1897, p. 70 v., et 71).

Acta n° 256, 27 de Agosto de 1896, (Avenida Fernão Magalhães).

Acta n° 257, 28 de Agosto de 1896, (Alteração da Avenida Henrique de Macedo).

Acta n° 260, 16 de Setembro de 1896, (Redução da largura da Avenida Norte). Edifício da Câmara Municipal (Mercado), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 02/10/1895 a 21/12/1897, p. 113).

Acta n° 293, de 17 de Fevereiro de 1897, (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 02/10/1895 a 21/12/1897).

Acta n° 303, 22 de Março de 1897, (Posturas da Câmara).

Acta n° 337, de 05 de Outubro de 1897, (Edifício da Câmara Municipal), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 02/10/1895 a 21/12/1897, p. 307).

Acta n° 339, de 12 de Outubro de 1897, (Saneamento), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 02/10/1895 a 21/12/1897, p. 316v., 317).

Acta n° 428, de 19 de Janeiro de 1899: (Código de posturas relativa à remoção do lixo, pp. 193/193v./194/194v.-01.04/8), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 28/12/1897).

Acta n° 501, 1 de Janeiro de 1900, (Preços de venda de terrenos).

Acta n° 542, 24 de Dezembro de 1900, (Ruas).

Acta n° 658, 31 de Dezembro de 1902, (Planta Cadastral).

Acta n° 674, de 30 de Abril de 1903, (Riquexós: [Acórdão] Foram presentes os seguintes: 1° Acórdão n° 6 – Aprovando a postura sobre “Rick shaws”), (Livro de Actas das Sessões da CMLM, 01.04.11, 30/04/1902 até... p. 169).

Acta n° 43, 6 de Outubro de 1910, (Campo de patinagem da Avenida D. Carlos).

Acta n° 32, 22 de Julho de 1930, (Arruamentos da parte poente para além da circunvalação).

Acta n° 8, 23 de Fevereiro de 1932, (Planta Cadastral).

Acta n° 13, 30 de Março de 1942, (Campo de jogos da Munhuana).

Direcção Provincial dos Serviços de Estatística Geral, *III Recenseamento Geral da População na Província de Moçambique*, Vol. 1°, Distrito de Lourenço Marques, Ano 3°, pp. 1-294, 1960.

Foral da Câmara Municipal de Lourenço Marques, aprovado por Portaria Provincial n° 1:131, de 5 de Abril de 1919, Imprensa Nacional, Lourenço Marques, 1919, 31 p.

Ministério do Ultramar, *Lei Orgânica do Ultramar Português*, Lisboa, Agência Geral do Ultramar, 1967, 89 p.

5.5- Journaux

Notícias, “A propósito do prédio Pott, Lourenço Marques”, 07.05.1970, p 3.

Diário electrónico Ponto Certo edição N° 1286, Ano VI, du 4 mars 2013.

Notícias, “Concessão Sommerschild”, Ano XXII, 28/02/1948, L.M., p 6.

Notícias, “Antigo pavilhão da praia aguarda (não se sabe por quanto tempo) a sua demolição inevitável”, 8/06/1969, L.M., p 3.

Notícias, “Saudosismo é o único obstáculo à demolição do edificio do velho pavilhão da praia: Estuda-se a hipótese de um prédio menor para o substituir”, 13/09/1968, L.M., p. 3.

Notícias, “Apresentado o projecto definitivo da primeira fase das obras de saneamento cuja execução custará mais de 72 mil contos”, 10/09/1969, L.M., p. 3.

Notícias, “Grande colector da zona das lagoas que em breve começará a ser feito está orçamentado em 94 mil contos”, 14/11/1969, L.M., p. 2.

Notícias, “Vai passar o centenário da importante data para a história de L.M.; Conclusão do baluarte de Santo António”, Alfredo Pereira de Lima, 20/05/1967, L.M., pp. 3 e 11.

Notícias, “Edifício do Governo Geral: Deve-se a Mouzinho a concepção arquitectónica do palácio da Ponta Vermelha”, Alfredo Pereira de Lima, 25/10/1972, L.M., última p.

Ponto certo « Japão concede 84 milhões [de] dolares à Moçambique para reabilitação do Porto de Nacala », *Journal Ponto Certo* edição N° 1286, Ano VI, du 4 mars 2013, pp. 1-5.

5.6- Annuaires

Anuário de Lourenço Marques, *Praia da Polana*, 1914, p. 51.

Anuário de Lourenço Marques, *Praia da Polana*, 1915, p. 46.

Anuário de Lourenço Marques, *Praia da Polana*, 1916, p. 51.

Anuário de Lourenço Marques, *Praia da Polana*, 1917, p. 59 et 60.

Anuário de Lourenço Marques, *Praia da Polana*, 1918, p. 62 et 63.

Anuário de Lourenço Marques, *Praia da Polana*, 1919, p. 63.

Anuário de Lourenço Marques, *Praia da Polana, Construção do Hotel*, 1920, p. 71 et 72.

The Delagoa Directory, *A Year Book of Information regarding The Port and Town of Lourenço Marques*, A.W. Bayly & Co., 1916, Lourenço Marques, with the Compliments of the Concelho do

Porto C.F.L.M.

Resolução sobre a Organização da Direcção Estatal das Cidades, 1ª Reunião Nacional sobre Cidades e Bairros Comuns, Maputo, 1979.

5.7- Rapports

OJO O. et OKURUME G., *Mozambique Economic Rehabilitation Programmes I and II. Project performance evaluation report*. Operations Evaluation Department, African Development Bank Group, octobre 1999, 48 p.

CHAVANE Bruno, *Bilan et perspectives des privatisations en Afrique francophone : Une étape de la démocratisation ?*, (document de travail) Bureau international du Travail de l'Organisation International du Travail, Genève, avril 1996, 77p.

« *Baie de Lourenço Marques. Question entre le Portugal et la Grande-Bretagne, soumise à l'arbitrage du Président de la République Française* ». Mémoire présenté par le Gouvernement Portugais. Lisbonne, Imprimerie Nationale, 1873.

5.8- Revues

Revista para o Desenvolvimento e Extensão rural, n° 17 juin 1996 : « Anteprojecto da Lei de Terras em debate public », et n° 18 octobre 1996 : « Que Lei de Terras para Moçambique ? »

Anuários Estatísticos/Ministério da Saúde, Dir. Nac. de Planificação e Cooperação. INE 2004-2008 Um Retrato Estatístico, Maputo, 2009, 86p.

Ministério da Saúde, Direção Nacional de Planificação e Cooperação. INE, Anuário Estatístico 2011 Um Retrato Estatístico, Maputo, 2011, 130p.

5.9- Documents d'urbanisme

En quatre décennies (1969-2012) qui nous séparent la période depuis l'instauration du premier document d'urbanisme de 1969, sont mise à l'étude 4 documents d'urbanisme espacés d'une dizaine d'années entre eux.

« *Plano Director de Urbanização de Lourenço Marques* », Câmara Municipal de Lourenço Marques, Volumes I à XXIII, 1969.

« *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo* », Instituto Nacional de Planeamento Fisico et Conselho Executivo da Cidade de Maputo, Março de 1985.

« *Plano de Estrutura Urbana Área Metropolitana de Maputo* », Conselho Municipal de Maputo, Março de 1999.

« *Plano de Estrutura urbana do Municipio de Maputo* », Conselho Municipal da Cidade de Maputo, setembro de 2008.

« *Plano de Estrutura urbana da Cidade da Matola* », Conselho Municipal da Cidade de Matola, mars 2010.

6- Sitographies

<http://www.tv5.org/TV5Site/alexandria/definition.php>. Définitions et traductions avec Alexandria. Wordnet 2.0 Copyright 2003 by Princeton University. All rights reserved. Edited and powered by Memodat.

<http://www.cm-lisboa.pt/>. Planeamento em Lisboa – História Recente (1948 aos nossos dias), Plano Director Municipal de Lisboa, Evolução do Planeamento Urbano, Câmara Municipal de Lisboa, <http://www.cm-lisboa.pt/>.

<http://www.guedes.info/>

Maputo Port Development Company

<http://www.portmaputo.com>

<http://www.cairn.info/revue-Annales-de-geographie-2009-3-page-247.htm>. Consulté le 26 février 2013.

TABLE DES MATIERES

Remerciements	1
Sommaire	3
Introduction générale	4
A- Un état des lieux de la recherche sur Maputo	5
1- Les différentes contributions et les apports pour cette étude	5
1.1- Les travaux d'histoire	5
1.2- L'apport des géographes.....	6
1.3- Un précurseur pour la compréhension de la genèse des formes urbaines.....	9
2- Mon positionnement scientifique.....	12
3- Itinéraire scientifique.....	13
3.1- Expérience inaugurale.....	13
3.2- Cheminement(s)	13
3- Les hypothèses de travail.....	15
5- Quelques éléments de définition	16
6- Démarche méthodologique.....	20
6.1- Le choix d'une approche historico-urbaine de la ville.....	20
6.2- Structure exploratoire et collecte des données	20
B- Justification du Plan.....	22
 I^{ère}. PARTIE. UNE ANALYSE MORPHOLOGIQUE DE LA FORMATION D'UNE VILLE-CAPITALE.....	 28
A- Objectifs de la thèse et fondements théoriques.....	29
1- La genèse, les évolutions du plan de la ville et la morphologie urbaine.....	29
1.1- Marcel Poète et l'évolution des villes.....	29
1.1.1- Etude de l'évolution des villes et continuité de croissance urbaine.....	30
1.1.2- Une composition organiciste de la ville.....	31
1.2- Pierre Lavedan et l'approche par l'analyse des plans de ville.....	33
1.2.1- L'analyse de la formation des villes.....	34
1.2.2- L'analyse de villes par des plans cartographiques.....	36
2- L'apport des architectes urbanistes italiens.....	38
2.1- Saverio Muratori et l'histoire opératoire.....	38
2.2- L'approche morphologique de la ville et du territoire par Gianfranco Caniggia	40
B- Cadre géographique et site	42
1- Cadre Géographique	43

2-	Le site.....	46
II^{ème}.	PARTIE. LE PREMIER NOYAU D'URBANISATION EN COMPTOIR	
	(1720 - 1870)	50
A-	Les premiers contacts avec la baie	52
1.1-	Les premières occupations du site.....	52
1.2-	Les villages traditionnels : quelles typologies bâties ?	53
1.3-	Une escale sur la route des Indes et la genèse de l'occupation portugaise (XVI ^{ème} siècle)	58
1.4-	L'occupation par des hollandais (1721 - 1730)	62
B-	D'autres présences et influences	65
1-	La présence autrichienne (1777-1781)	65
2-	La fixation des hollandais en Afrique du Sud.....	66
C-	Les années d'occupation et de commerce portugais (1781 - 1870)	67
1-	La fondation du « <i>Presídio</i> » (1781)	67
2-	L'arrivée des premiers colons (1825)	72
3-	Lourenço Marques : vers une économie de peuplement ?	74
4-	Lourenço Marques : le village comptoir.....	76
III^{ème}.	PARTIE. L'EPANOUISSEMENT DU BOURG ET DE SON PORT	
	(1871 - 1886)	80
A.	Désenclavement de l'arrière-pays et impact sur la croissance du <i>presídio</i>	82
1-	La stabilisation des frontières.....	82
2-	La construction de la route de Lydenburg (1871-1874)	84
3-	Premier projet de construction d'une voie ferrée Lourenço Marques - Pretoria.....	85
3.1-	Des initiatives variées.....	85
3.2-	La construction du chemin de fer.....	88
4-	L'expédition de travaux publics de J. J. Machado.....	89
4.1-	De nouveaux bâtiments et équipements publics.....	89
4.2-	L'équipement du port.....	94
5-	La morphogenèse du village comptoir de Lourenço Marques.....	96
5.1-	Les éléments générateurs du plan.....	97
5.2-	Raison, disposition et orientation du noyau primitif.....	100
5.3-	Les tracés du noyau primitif.....	104
6-	Le noyau urbain originel : approche théorique.....	113

6.1-	Le noyau urbain et ses formes.....	113
6.2-	Le noyau urbain et ses limites.....	113
B.	L'élévation de Lourenço Marques au rang de bourg (1876)	114
1-	Le statut de bourg et la création de la <i>Câmara Municipal</i>	115
2-	La <i>Câmara Municipal</i> de Lourenço Marques.....	116
3-	Les <i>Posturas Municipais</i>	118
4-	L'habitat.....	120
C-	La croissance urbaine du bourg.....	124
1-	Les principes de la croissance urbaine.....	124
1.1-	Définition.....	124
1.2-	Croissances continue et discontinue.....	126
1.3-	Le modèle anglais.....	127
1.4-	La <i>città diffusa</i>	130
1.5-	Les éléments régulateurs de la croissance.....	133
1.6-	Le tissu urbain du noyau.....	136
2-	Première phase de croissance de Lourenço Marques.....	137
2.1-	L'éclatement du noyau urbain.....	137
2.2-	La tentative de créer une nouvelle ville et ses échecs.....	140
2.3-	Une meilleure organisation du noyau primitif.....	144
IV^{ème}.	PARTIE. LA VILLE COLONIALE CONSTITUÉE (1887 - 1935)	148
A-	Le développement des communications.....	150
1-	La construction du chemin de fer Lourenço Marques – Pretoria (1886 - 1894/5)	150
2-	Le Plan général du port de Lourenço Marques (1903)	152
2.1-	Concessions des travaux.....	153
2.2-	Retour à l'intervention publique.....	156
2.3-	Le plan et son contenu.....	157
2.4-	Les travaux démarrent enfin.....	159
B-	De l'urbanisation rurale à la ville.....	161
1-	L'élévation de Lourenço Marques au statut de ville (1887)	161
1.1-	Le statut politique de la ville.....	161
1.2-	Le statut de ville est justifié par des raisons économiques.....	162
2-	Le premier plan d'extension de Lourenço Marques : Le <i>Plano Araújo</i> (1887)	163
2.1-	La mise en place d'une grille orthogonale.....	163

2.2-	L'influence des ingénieurs militaires.....	165
2.2.1-	La matérialisation des nouveaux tracés.....	166
2.2.2-	Un tracé à ségrégation raciale.....	170
2.2.3-	Zonage et marché foncier.....	170
2.2.4-	Places publiques	171
2.2.5-	Les équipements et infrastructures.....	172
2.2.6-	Les voies et les îlots	172
2.2.7-	L'absence d'une règle de lotissement.....	173
2.2.8-	Les préexistences structurantes.....	173
2.3-	Un complément aux <i>Posturas Municipais</i>	174
2.4-	La mise en œuvre du plan	175
C-	Lourenço Marques : capitale du Mozambique.....	176
1-	Les traités de 1890/2 sur les frontières.....	177
2-	La seconde extension de la ville de Lourenço Marques (1894)	178
3-	La chute de l'empire de Gaza et ses effets sur Lourenço Marques (1894/5)	179
4-	Le développement économique de Lourenço Marques et le transfert de la capitale.....	181
5-	Le périmètre de la ville de Lourenço Marques dépasse la ligne de défense	182
6-	La réorganisation de l'administration coloniale.....	184
7-	Une relative prospérité (1910/20)	188
7.1-	La population.....	188
7.2-	Le port et ses espaces.....	189
7.3-	L'extension de la ville.....	190
D-	Vers une ville consolidée.....	194
1-	L'essor des lotissements privés : la concession Oscar Sommerschild (1912).....	194
2-	La revalorisation des voies structurantes et la définition d'un 3 ^{ème} périmètre de la ville	200
2.1-	L'adoption d'un nouveau <i>Código de Posturas</i>	202
2.1.1-	Le zonage.....	203
2.1.2-	Règlement.....	204
2.1.3-	Hygiène et traitement des eaux usées.....	205
2.1.4-	Les délais de construction des terrains à construire.....	206
2.2-	L'évolution démographique et des constructions.....	206
3-	Le plan des services publics pour la ville de Lourenço Marques (1925)	211
4-	La Ponta Vermelha et le Polana (1914/22)	211
4.1-	La création d'un quartier résidentiel à la Ponta Vermelha.....	212
4.2-	Le tissu urbain et le tracé viaire de la Ponta Vermelha.....	218

5-	Un nouveau règlement de l'expropriation.....	219
E-	Les typologies bâties au début du 20^{ème} siècle.....	222
1-	Les notions de type et de typologie : approche théorique.....	222
1.1-	Définitions.....	222
1.2-	Typologie analytique ou générative.....	224
1.3-	Méthodologie pour l'analyse de la typologie.....	227
2-	Un essai d'analyse typologique appliquée à Lourenço Marques.....	230
V^{ème}.	PARTIE. LOURENÇO MARQUES, LA VILLE PLANIFIÉE : REALISATIONS ET ÉCHECS (1936 - 1960)	232
A-	Le décollage de la ville.....	235
1-	Une diversification économique de la ville.....	235
1.1-	Le développement agricole de l'arrière-pays.....	235
1.2-	Une économie dominée par le commerce et les services.....	236
1.3-	Une industrie tournée vers la satisfaction des besoins locaux.....	237
1.3.1-	Une croissance des activités de production.....	237
1.3.2-	La concentration de l'industrie sur Lourenço Marques.....	239
1.3.3-	Localisation des industries et de l'artisanat dans la ville.....	240
1.3.4-	L'impact des industries sur le tissu urbain.....	245
2-	Consolidation des tissus urbains et croissance démographique.....	246
2.1.	La progression de la « ville de ciment »	246
2.2-	Une croissance rapide de la population.....	251
2.3-	Une intégration graduelle des indigènes à l'économie locale.....	254
2.3.1-	Répartition par âges.....	254
2.3.2-	Répartitions selon les branches d'activité.....	256
2.4-	Emplois et professions des différents groupes ethniques.....	259
3-	La structuration de la ville et de ses espaces publics.....	262
3.1-	Le réseau routier régional.....	263
3.2-	Le réseau viaire interne.....	265
4-	Des quartiers clairement identifiés.....	266
4.1-	Le noyau historique.....	266
4.2-	Le Centre politique et administratif.....	268
4.3-	Les zones résidentielles de la Ponta Vermelha et du Polana.....	269
4.4-	Les quartiers populaires.....	270

4.5-	Les quartiers indigènes.....	271
5-	L'embellissement de la ville.....	273
5.1-	De rares jardins publics.....	273
5.2-	Monuments et patrimoine culturel.....	276
5.2.1-	Les bâtiments du pouvoir.....	277
5.2.2-	Les équipements publics.....	296
5.2.3-	Les constructions privées symboles de leur époque.....	298
5.2.4-	Les sculptures et œuvres d'art.....	305
B-	L'urbanisme totalitaire de Salazar.....	313
1-	L'instauration d'un régime totalitaire au Portugal.....	313
1.1-	Les réformes politiques et administratives.....	313
1.1.1-	La crise économique et la mise en place de l'« <i>Estado Novo</i> ».....	313
1.1.2-	L'urbanisme, l'architecture et l'« <i>Estado Novo</i> » (1934).....	315
1.2-	La première législation sur les plans d'urbanisme.....	316
1.2.1-	La première génération des plans d'urbanisme en Europe.....	318
1.2.1.1-	Les Plans Directeurs en France.....	318
1.2.1.2-	Les Plans Régulateurs en Italie.....	321
1.2.1.3-	Politique régionale et comprehensive planning en Grande-Bretagne.....	322
1.2.1.4-	Les <i>Planos Gerais de Urbanização</i> au Portugal.....	326
1.2.1.4.1-	La codification des pratiques.....	326
1.2.1.4.2-	Le 1 ^{er} <i>Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa</i> (PGUEL).....	329
2-	L'influence de Donat-Alfred Agache sur l'urbanisme Portugais.....	332
2.1-	Donat-Alfred Agache et le Musée Social.....	332
2.2-	L'expérience de Donat-Alfred Agache en France.....	333
2.3-	Les activités de Donat-Alfred Agache au Brésil.....	337
2.3.1-	Le Plan de Rio de Janeiro.....	337
2.3.2-	Le <i>Plano d'urbanização de Curitiba</i> (1943).....	345
2.4-	Une expérience commune : le <i>Plano da Costa do Sol</i> - Lisbonne.....	346
2.5-	Autres influences étrangères sur l'urbanisme au portugais.....	350
2.5.1-	Barry Parker et l'aménagement de Porto.....	351
2.5.2-	Marcello Piacentini et l'aménagement du Porto.....	353
2.5.3-	Giovanni Muzio (1893-1982).....	354
C-	La gestion des extensions urbaines (1934-1960).....	356
1-	La volonté du gouvernement central d'encadrer le développement urbain dans les provinces d'Outre-mer.....	356

1.1-	Le statut des indigènes de l’Outre-mer.....	356
1.2-	Le Cabinet d’Urbanisme Colonial (1944).....	358
1.3-	Les objectifs de la Câmara Municipal.....	358
1.4-	Le choix d’un urbaniste : João Aguiar.....	359
2-	<i>Le Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques (1952-1955)</i>	361
2.1-	Une lente élaboration.....	361
2.2-	Le contenu du Plan	362
2.2.1-	Les enquêtes préalables.....	363
2.2.2-	Le réseau des espaces publics	365
2.2.2.1-	Création d’un système viaire hiérarchisé.....	365
2.2.2.2-	La requalification des places.....	371
2.2.3-	Zonage et unités résidentielles.....	372
2.2.3.1-	Le centre civique.....	376
2.2.3.2-	Unités résidentielles.....	377
2.2.3.2.1-	Caractéristiques et organisation.....	377
2.2.3.2.2-	Vers des quartiers satellites ?	380
2.2.3.2.3-	Lecture morphologique.....	381
2.2.3.2.4-	La référence à la cité-jardin.....	382
2.2.3.2.5-	Un « laboratoire obligé d’acculturation »	390
2.2.3.2.6-	Les extensions pour une population aisée.....	399
3-	Les effets de ces interventions sur la ville (1955 - 1968)	410
3.1-	L’amélioration des espaces publics	410
3.2-	Des impacts limités sur l’organisation urbaine	412
VI^{ème}.	PARTIE. LOURENÇO MARQUES : LA VILLE EUROPEENNE (1960-1974)	416
A-	Les réformes administratives et les transformations de la planification territoriale	418
1-	L’assouplissement du régime totalitaire.....	418
1.1-	L’abrogation du statut d’indigène.....	418
1.2-	La réorganisation administrative.....	419
1.2.1-	Au niveau national.....	419
1.2.2-	Aux niveaux provincial et local.....	420
1.3-	Une volonté de rationaliser les droits de propriétés.....	423
1.3.1-	Les concessions aux entrepreneurs portugais ou étrangers.....	423
1.3.2-	L’enchevêtrement des droits portugais et indigène.....	424

1.3.2.1-	Droit coutumier et réserves indigènes.....	425
1.3.2.2-	Abrogation du statut d'indigène et création des <i>regedorias</i>	427
2-	Les transformations du système de planification territoriale.....	428
2.1-	La deuxième génération de plans d'urbanisme en Europe	428
2.1.1-	L'âge d'or de la planification en France (1965-1975)	429
2.1.2-	Rationalisme et réformisme en Italie.....	431
2.1.3-	Les deux échelons de planification en Grande-Bretagne.....	434
2.1.4-	Aménagement du territoire et réforme de l'urbanisme au Portugal.....	435
2.1.4.1-	La programmation du développement économique : les « <i>Planos de Fomento</i> »	435
2.1.4.2-	Une nouvelle réforme des plans d'urbanisme.....	436
3-	La deuxième génération de plans d'urbanisme à Lourenço Marques.....	440
3.1-	La Conférence Interafricaine de l'habitat et de l'urbanisme.....	441
3.2-	L' <i>Estudo da urbanização</i> et le <i>PROSALM</i>	442
B-	Un plan global pour la ville ?	446
1-	Le <i>Plano Director</i> de urbanização de Lourenço Marques (1968-1972)	446
1.1-	Contenu et mise en œuvre.....	447
1.1.1-	Enquêtes préalables.....	447
1.1.2-	Les dossiers du <i>Plano director</i>	448
1.1.3-	Les documents graphiques	449
1.1.3.1-	Le réseau de communication.....	450
1.1.3.1.1-	Création d'un système viaire hiérarchisé.....	450
1.1.3.1.2-	Circulation	450
1.1.3.2-	Structure du territoire par l'imposition d'une nouvelle maille.....	455
1.1.3.3-	Zonage fonctionnel et densités de construction.....	457
1.2-	Les effets du <i>Plano director</i> , sur la ville (1970-1975)	469
1.2.1-	Le maillage De Azevedo et la pratique de l'espace.....	469
1.2.2-	La maille, les Barres des ensembles collectifs et l'"îlot"	470
1.2.3-	Implantation des barres.....	471
1.2.4-	La maille, les Tours des ensembles collectifs et l'"îlot"	472
1.2.5-	Implantation des tours et du pavillonnaire.....	473
2-	L'héritage colonial urbain : l'antinomie <i>Urbs Lapidum</i> et <i>Roseaupolis</i>	475
2.1-	L' <i>Urbs Lapidum</i>	476
2.1.1-	Les formes du tissu urbain.....	477
2.1.2-	Architecture.....	485
2.1.2.1-	Les modèles du pré-modernisme et du modernisme à Lourenço Marques	485

2.1.2.2- Eglises : L'amorce des constructions modernes et contemporaines. Le renouveau de l'architecture religieuse.....	486
2.2- La <i>Roseaupolis</i>	494
2.2.1- Le quartier <i>Chamanculo</i> « B »	496
2.2.2- Le quartier <i>Maxaquene</i> « B »	498
VII^{ème}. PARTIE. MAPUTO : L'EXPLOSION URBAINE (DE 1975 A NOS JOURS)	503
A- La ville socialiste (1975-1995)	507
1- L'indépendance et l'instauration de la première République.....	507
1.1- Les réformes politiques.....	507
1.1.1- Les réformes au niveau national.....	508
1.1.1.1- La première Constitution	508
1.1.1.2- L'Etatisation	508
1.1.2- La centralisation administrative	510
1.1.2.1- Les Conseils Exécutifs, un échelon de l'administration de l'Etat.....	510
1.1.2.2- La situation spécifique de Maputo	513
1.1.2.3- Les Assemblées de ville.....	516
1.2- La 1 ^{ère} Réunion Nationale des Villes et Quartiers Communaux.....	517
2- Explosion urbaine et difficultés de développement.....	519
2.1- La poussée de la population urbaine.....	519
2.2- Maputo : une population multipliée par deux.....	521
3- Les réticences de l'Etat socialiste à l'égard de la ville.....	527
4- La nouvelle organisation de l'économie et ses conséquences.....	530
4.1- Une baisse de la production nationale.....	530
4.2- Les aléas de la transition socialiste pour la ville.....	533
4.2.1- Le contrôle de l'économie par l'Etat.....	533
4.2.2- Les conséquences sur l'emploi	535
5- L'instauration des nouveaux documents d'urbanisme et les effets sur le tissu urbain....	537
5.1- Les interventions dans la <i>roseaupolis</i>	538
5.2- L'exemple de deux quartiers postcoloniaux.....	538
5.2.1- Le quartier 3 de <i>Fevereiro</i>	539
5.2.2- Le quartier de <i>Mahotas</i>	541
5.3- L'exemple de <i>Maxaquene</i>	544
6 - Une timide relance de la planification.....	550

6.1 -	Le <i>Plano de Estrutura</i> de 1985.....	551
6.1.1-	Enquêtes préalables.....	552
6.1.2-	Stratégies de développement de la ville et scénarios.....	562
6.1.3 -	Propositions d'interventions prioritaires.....	565
6.1.4-	Les annexes.....	570
6.1.5-	Les effets du <i>Plano de estrutura</i>	578
B -	La nouvelle République et le retour au marché (1996 - 2013)	579
1 -	Les réformes politiques.....	579
1.1 -	La nouvelle Constitution.....	579
1.2 -	La décentralisation : vers une refondation des pouvoirs locaux ?	580
2 -	L'ouverture de l'économie.....	582
2.1 -	Les privatisations.....	583
2.1.1 -	La privatisation du secteur économique.....	584
2.1.2 -	La privatisation des services publics.....	586
2.2-	Les nouveaux régimes de propriété.....	590
2.2.1-	La (re)privatisation de l'immobilier.....	590
2.2.2-	Le nouveau régime de propriété du sol.....	592
2.2.3-	Le projet pilote de cadastre de Maputo.....	594
2.2.4-	L'opération d' <i>adressage</i> : solution ou outil pis-aller ?	595
2.3-	Le renouveau de l'économie de Maputo : quelle perspective ?	596
2.3.1-	L'économie portuaire de Maputo.....	596
2.3.2-	Le commerce et l'industrie présents à Maputo.....	599
2.3.3-	Commerces et services : le moteur de l'économie de Maputo ?	602
3. -	La planification territoriale.....	605
3.1-	Le <i>Plano de Estrutura da Área Metropolitana de Maputo</i> (1999)	606
3.1.1-	Contenu du <i>Plano</i>	606
3.1.2-	Les effets du <i>Plano</i> sur l'urbanisation de Maputo.....	609
3.2-	Le <i>Plano de Estrutura Urbana do Município de Maputo</i> (2008)	609
3.2.1-	Contenu du <i>Plano</i>	610
3.2.2-	Les effets du <i>Plano</i> sur l'urbanisation de Maputo.....	615
4 -	Les transformations territoriales en cours.....	617
4.1-	La poursuite de l'urbanisation spontanée ?	617
4.2-	L'apparition des ensembles fermés ou condominiums.....	619
	Conclusion générale.....	628

1-	L'évolution d'une ville excentrée	630
1.1-	Vers un début d'humanisation.....	630
1.2-	L'appropriation de l'espace, le préside et le premier <i>Plano</i> de 1851.....	631
2-	L'urbanisme colonial ou le mythe ségrégationniste à l'encontre des indigènes	633
2.1-	Le premier plan à clivage racial	633
2.2-	Un plan global aux allures d'apartheid.....	634
3-	Les dynamiques postcoloniales	636
3.1-	La 1 ^{ère} République et l'essai d'une « ville socialiste »	637
3.2-	L'explosion urbaine et l'imprudence de la nouvelle autorité.....	638
4-	Ouvertures pour la recherche	640
	SOURCES ET BIBLIOGRAPHIES	643
	TABLE DE MATIERES	667
	REPERES CHRONOLOGIQUES	678
	LISTE DES ILLUSTRATIONS	681
	RESUME	690

REPERES CHRONOLOGIQUES

I^{ème} PARTIE

Période mercantile

- 1498 Arrivée de Vasco da Gama sur la côte mozambicaine (Inhambane et Ilha de Moçambique)
- 1502 Levé cartographique de la baie
- 1505 L'Afrique orientale portugaise est placée sous tutelle de l'Inde portugaise (Goa) et de son Vice-roi
- 1507 Etablissement des comptoirs portugais sur la côte du Mozambique (Sofala, Ilha de Moçambique, Quelimane)
- 1544 Le navigateur commerçant portugais M Lourenço Marques arrive sur la baie
- 1645 Amorce de la traite des esclaves avec le Brésil

II^{ème} PARTIE

- 1752-1755 Les possessions portugaises de l'Afrique orientale deviennent indépendantes de Goa
- 1761 L'Ilha de Moçambique devient le centre administratif des possessions portugaises de l'Afrique orientale
- 1760-1860 Le commerce des esclaves est l'activité économique principale
- 1782 Etablissement d'un gouvernement local, et la création de la forteresse de Notre Dame de la Conceição
- 1783 Administration ecclésiastique de la Province ouvre son siège à l'Ilha de Moçambique et plus tard est transféré à L.M.
- 1818 L'ilha de Moçambique devient la capitale des possessions portugaises de l'Océan indien

Période coloniale

- 1820 Révolution libérale au Portugal. Les colonies deviennent des Provinces d'Outre-mer
- 1825 Arrivée des premiers colons portugais à Lourenço Marques
- 1826 La Constitution portugaise n'intègre pas des dispositions pour les Provinces d'Outre-mer : les individus nés au Portugal et dans ses provinces sont portugais et égaux devant la loi. Cette année marque aussi le début d'une politique assimilationniste.
- 1836 Un décret interdit la traite des esclaves (mais pas l'esclavage)
- 1841 Lourenço Marques possède 19 maisons en dur à toit de paille, et 127 huttes en paille.
- 1850-1860 Amorce de l'émigration de la main-d'œuvre mozambicaine vers les plantations de canne à sucre du Natal (en Afrique du Sud)
- 1851 Instauration d'un *Conselho Ultramarino*, chargé des affaires d'Outre-mer
- 1851 Premier plan de L.M. élaboré par le général António Pedro Baptista Gonçalves
- 1864 Instauration du *Plano Geral de Melhoramentos* (par le ministre de Travaux Publics João Crisóstomo)
- 1869 Emancipation des esclaves dans l'Empire Portugais : instauration du statut de *libertos* (libérés)

III^{ème} PARTIE

- 1872-75 La sentence du Maréchal Mac-Mahon
- 1875 Abrogation du statut de *libertos* (affranchis) et l'instauration du statut de *serviçais* (serviteurs/domestiques)
- 1875-1920 Expéditions militaires, *pacification* et conquête territoriale
- 1876 Élévation de L.M. à la catégorie de Bourg (*Vila* en portugais)
- 1876 Instauration d'une municipalité (*Câmara Municipal*)
- 1876 Plan d'assèchement du marécage et proposition de déplacer le noyau vers le haut de la colline (« Alto de Buenos Aires » ou « Bairro Alto ») : Plan hexagonal par l'ingénieur Richardt Hall.
- 1877 Débarquement de l'expédition des ingénieurs du Major Joaquim José Machado. Amorce des travaux d'assèchement du marécage.
- 1881 Il existe déjà à L.M. quelques équipements collectifs (église, cimetière, fontaine publique).

IV^{ème} PARTIE

- 1887 Élévation de L.M. au statut de Ville (*Cidade* en portugais)
- 1887 Elaboration des plans d'urbanisme par les ingénieurs Joaquim José Machado et António José de Araújo.
- 1891 Instauration de la Réforme Administrative par A. Enes (Commissaire du Roi).
- 1891-1892 Instauration de la Compagnie du Mozambique, la Compagnie du Niassa et de la Compagnie de Zambézia (compagnies concessionnaires)
- 1892 Approbation du « *Plano Araújo* »
- 1892 Instauration de l'impôt de paillote (*imposto de palhota*). Celui qui ne le règle pas est condamné au travail forcé

- 1895 Instauration des circonscriptions indigènes par A. Enes (Commissaire du Roi).
- 1895 Mise en place du Chemin de fer L.M. Transvaal et l'arrivée du premier train
- 1895 Instauration du premier Code du Travail
- 1897-1898 Le statut de Capitale de la Province du Mozambique est enlevé à l'Ilha de Moçambique et attribué à la ville de Lourenço Marques
- 1899 Délimitation des frontières entre le Portugal et l'Afrique du Sud. Début de la construction des routes vers le Transvaal et le Swaziland. Etablissement des communications maritimes (Port) avec l'Europe.
- 1903 Quais portuaire provisoire (Quais Gorjão)
- 1904 Inauguration des transports collectifs urbains, desservi par des tramways électriques.
- 1905 Quais portuaire avec 500m et quelques entrepôts
- 1907 Instauration d'un système d'administration des indigènes
- 1910 Inauguration de la gare ferroviaire de L.M.
- 1910 Chute de la monarchie libérale au Portugal et l'instauration de la République Portugaise
- 1911 Instauration du Ministère des Colonies à Lisbonne. Suppression de l'assimilation *uniformisante*
- 1912 Recensement : 2 134 maisons (756 en ciment et 1 378 en bois et zinc).
- 1913-1918 Renforcement des dispositifs sur les *laisser-passer* imposés aux indigènes
- 1919 Instauration des *bilhetes de identidade* (cartes d'identité) pour les garçons indigènes à partir de 14 ans, qui établit aussi les normes de circulation et de résidence en ville
- 1922 Achèvement de l'hôtel Polana
- 1926 Coup d'Etat au Portugal
- 1926 Instauration de la carte d'identité et de travail
- 1928 Instauration du Code du Travail des Indigènes d'Afrique
- 1930 L'Acte colonial réitère l'unité nationale et la mission de colonisation de la nation portugaise sur l'Empire
- 1933 António de Oliveira Salazar instaure l'*Estado Novo*
- 1934 Instauration du *Plano Geral de Urbanização* (Par le Ministre des Travaux Publics, l'Ingénieur Duarte Pacheco/Decreto-Lei n° 24 802, de 21 de Outubro de 1934)

V^{ème} PARTIE

- 1935 La colonie du Mozambique est organisée en trois provinces administratives (province du Sul do Save, province de la Zambézia, et province du Niassa)
- 1936 Services municipaux de Transports en commun (bus)
- 1937 Amorçage des services réguliers des transports aériens dans la Province
- 1940 L.M. a 70 000 habitants. Elaboration du premier plan cadastral de la ville et alentours
- 1940 Monument à Mouzinho de Albuquerque
- 1941 Amorçage de l'archevêché de L.M.
- 1943 Approbation du règlement d'esthétique urbaine de la ville
- 1945 Premier essai d'urbanisation structurée, lancé à l'initiative privée (Quinta de Sommerschild),
- 1945 Création du Posto da Matola (17 novembre)
- 1947 Inauguration de l'Hôtel de Ville de L.M.
- 1947 Approbation par la Ville, de cette urbanisation structurée. Modifiée par la suite et nouvelle approbation en 1953
- 1950 Existence 100 000 habitants à L.M.
- 1951 Amendement de l'Acte Colonial : politique d'intégration des colonies à la métropole
- 1953 Approbation de l'étude d'urbanisation de la zone A de la Quinta de Sommerschild
- 1954 Instauration du statut d'indigénat : établit les normes pour le passage à la citoyenneté par la voie d'assimilation
- 1955 Instauration de la Loi Organique de l'Outre-mer portugais : Création des Provinces d'Outre-mer
- 1955 Approbation du « *Plano Geral de Urbanização de Lourenço Marques* » - Ministério do Ultramar – Arq. J. Aguiar.
- 1955 Création d'une Unité Administrative centrale : le Concelho da Matola (decreto n° 39 858, du 20 octobre 1955, portaria n° 10 774 du 5 février 1955).

VI^{ème} PARTIE

- 1960 Existence 200 000 habitants à L.M.
- 1961 Abrogation du Statut d'indigénat. La citoyenneté est dorénavant accordée à tous les mozambicains
- 1961 Inauguration de la raffinerie pétrolière
- 1962 Création des Etudes Générales Universitaires
- 1962 Nouvelles installations de l'aéroport Gago Coutinho
- 1962 Fondation du Frelimo (Front de Libération du Mozambique), le 25 juin.

- 1962 Tenue du I^{er} Congrès du Frelimo
- 1962-1966 Etudes de l'urbanisme de la ville par les architectes de la ville (Veiga Camelo et Fernando Mesquita), et *Plano Regulador da Ocupação do Solo nos Arredores de Loureço Marques* (commission PROSALM).
- 1964 Amorce de la lutte armée du Frelimo contre la colonisation Portugaise, pour la libération nationale
- 1964 Quais minéraliers de Matola
- 1966 Complexe portuaire sucrier
- 1967 Contrat pour l'élaboration du Plano Director de L.M. (1968-1972)
- 1968 Tenue du II^{ème} Congrès du Frelimo
- 1969 Le professeur Eduardo C. Mondlane (président du Frelimo) est assassiné le 3 avril
- 1969 Existence à L.M. 350 000 habitants
- 1969 Régime administratif de « Grand Ville »
- 1970 Samora M. Machel devient le président du Frelimo
- 1972 Approbation du *Plano Director de L.M.* (élaboré entre 1968 et 1972)
- 1974 Révolution des Œillets au Portugal
- 1974 Signature des Accords de Lusaka par le Frelimo et le gouvernement Portugais
- 1974 Cout d'Etat au Portugal (le 25 avril)

VII^{ème} PARTIE

Période postcoloniale

- 1975 - Ascension du Mozambique à l'indépendance nationale (le 25 juin)
- Entrée en vigueur de la première Constitution de la République
- Instauration de la I^{ère} République (dénommée la République Populaire du Mozambique)
- 1976 Nationalisations du foncier, de l'immobilier et du secteur économiques (commerces et les industries considérées stratégiques)
- 1976 Amorce des hostilités entre la Renamo et le Frelimo (début de la « guerre des 16 ans »)
- 1977 Tenue du III^{ème} Congrès du Frelimo : choix d'une politique marxiste-léniniste
- 1977 Premières élections générales aux Assemblées populaires
- 1978 Les administrations municipales coloniales sont dissoutes (loi 6/78 du 22 avril)
- 1978 Création des Conseils Exécutifs de ville (loi 7/78 du 22 avril)
- 1979 Instauration de la *Lei de Terras* (loi foncière)
- 1980 Premier recensement national
- 1980 Le régime d'Apartheid d'Afrique du Sud renforce son soutien à la Renamo
- 1980 I^{er} Recensement national de la population (post indépendance)
- 1983 Tenue du IV^{ème} Congrès du Frelimo. Assouplissement de la politique socialiste
- 1983 Instauration du nouveau découpage pour la ville de Maputo (8 districts)
- 1985 Mise à l'étude du *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*
- 1984 Signature de l'Accord de Nkomati avec le régime d'Apartheid d'Afrique du Sud
- 1984 Adhésion à la Convention de Lomé et au FMI
- 1985 Mise à l'étude du *Plano de estrutura da cidade de Maputo (et Matola)*
- 1986 S. Machel, le président du Mozambique mort dans un accident d'avion
- 1986 Séparation administrative des deux Villes Maputo et Matola
- 1987 Instauration du PRE (Programme de Réhabilitation Economique) au Mozambique
- 1989 Tenue du V^{ème} Congrès du Frelimo
- 1990 Instauration d'une nouvelle Constitution (la deuxième République : dénommée République du Mozambicaine, tout court)
- 1991 Tenue du VI^{ème} Congrès du Frelimo : choix d'un pluralisme politique
- 1992 Signature à Rome de l'Accord Général de Paix entre le gouvernement du Frelimo et la Renamo, pour mettre fin à la « guerre des 16 ans »
- 1994 Tenue des premières élections législatives et présidentielles au suffrage universel
- 1995 Instauration de la première loi sur la création des districts municipales (loi 3/94)
- 1996 Amendement de la Constitution du Mozambique sur la nature des *organes locaux de gouvernement*
- 1996 Lancement de l'Opération d'Adressage de la ville de Maputo
- 1997 II^{ème} Recensement national de la population
- 1997 Instauration de la loi sur la création des collectivités locales (loi 02/97)
- 1998 Tenue des premières élections municipales au Mozambique
- 1999 Mise à l'étude du *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*
- 2007 III^{ème} Recensement national de la population
- 2010 Mise à l'étude du *Plano de Estrutura da Cidade de Maputo*

RESUME

DE LOURENÇO MARQUES A MAPUTO.

Genèse et formation d'une ville.

S'appuyant sur une approche historique, cette thèse interroge le processus de formation et de transformation de la capitale du Mozambique, et pour ce faire analyse les liens qui se sont noués, au cours des XIX^{ème} et XX^{ème} siècles, entre changements économiques, transformations institutionnelles et évolutions des formes urbaines.

Située en position excentrée par rapport au reste du Mozambique, et proche de l'Union Sud-Africaine, Lourenço Marques passe successivement du statut de factorerie, à celui de bourg, puis de ville portuaire. La création, au cours du XIX^{ème} siècle, des axes de liaison, routier puis ferroviaire, avec le Transvaal fait de Lourenço Marques le débouché maritime des produits miniers d'Afrique du Sud et explique le développement économique de la ville. Pendant toute la période de sa formation, ce sont les plans d'urbanisme, élaborés par des ingénieurs militaires puis des architectes venus de Lisbonne, qui encadrent les extensions de la ville devenue capitale de la Province du Mozambique. Comme de nombreuses villes coloniales, Lourenço Marques devient le terrain d'expérimentation de méthodes de planification (tracés viaires, lotissement, zonage), élaborées dans différents pays européens, dont le Portugal.

Pendant toute la période coloniale, ingénieurs et architectes portugais réussissent tant bien que mal à maîtriser la croissance de la ville européenne, restreignant l'accès des « africains » à cette dernière. La création à proximité du centre-ville d'un quartier « indigène » témoigne d'une volonté de séparation raciale de la part des colonisateurs. L'accession en 1975 du Mozambique à l'indépendance se traduit par l'exode des portugais et l'ouverture des portes de la ville aux africains. Cette décision soudaine produit une sorte d'appel d'air pour la population des campagnes et amorce un processus de croissance démographique rapide de Lourenço Marques devenue Maputo. Multipliant les plans d'urbanisme (qui ne sont jamais approuvés), les autorités du Mozambique indépendant rencontrent de plus en plus de difficultés à maîtriser un processus de développement qui se traduit notamment par de nombreux quartiers informels (lotissements, bidonvilles) et peinent à développer les activités économiques garantissant des emplois stables aux nouveaux habitants.

FROM LOURENÇO MARQUES TO MAPUTO.

Genesis and shaping of a town

This thesis is based on a historical approach. It addresses the process whereby the capital city of Mozambique was shaped and transformed, and analyses the links that appeared during the 19th and 20th centuries between economic change, institutional transformations and the evolution of urban morphology.

The location of Lourenço Marques is peripheral in Mozambique. The city is close to the Union of South Africa, and was originally a trading outpost. It later became a *feitoria*, small town, then a coastal city. The creation of road and, later, of rail networks with the Transvaal in the 19th century meant that Lourenço Marques became the maritime gateway for South African mining products, which explains the city's economic development. During the period in which the city was shaped, its extensions were managed through plans drawn up by engineers and army officials, and, later, by architects who came from Lisbon. It is at this point in time that the city became the capital of the Province of Mozambique. Like many other colonial cities, Lourenço Marques was subject to a wide range of planning experiments (street patterns, subdivisions, zoning) designed in various European countries, including Portugal.

During the entire colonial period, Portuguese engineers and architects somehow managed to contain the growth of this European town, by restricting African people's access to it. The fact that a quarter was created near the city centre for the "indigenous population" reflects the fact that colonizers wanted

racial separation. When Mozambique became independent in 1975, the Portuguese exodus took place and the city was opened up to African people. This sudden decision generated mass immigration from the countryside and initiated the rapid demographic growth of Lourenço Marques, whose name then became Maputo. The authorities of Mozambique came up with many town planning documents (which were never approved), and found it increasingly difficult to manage the development process – many informal quarters appeared (subdivisions and shanty towns) – and to generate economic activities that would give permanent jobs to the new population.

DE LOURENÇO MARQUES A MAPUTO.

Génese e formação de uma cidade.

Apoiando-se numa abordagem histórica, esta tese interroga o processo de formação e de transformação da capital de Moçambique, e analisa por conseguinte as ligações que se estabeleceram no decurso dos séculos XIX e XX, entre mudanças económicas, transformações institucionais e evoluções das formas urbanas.

Situada em posição excêntrica sobre o território de Moçambique, e próximo da União Sul-Africana, Lourenço Marques passa sucessivamente de estatuto de feitoria ao de vila, seguido do de cidade portuária. Durante o século XIX, a criação das vias de ligação rodoviária seguida da ferroviária, com o Transvaal faz de Lourenço Marques, a saída marítima para o escoamento dos produtos mineiros da África do Sul, e explica o desenvolvimento económico da cidade. Durante todo o período da sua formação, são os planos de urbanismo, elaborados pelos engenheiros militares seguidos pelos arquitectos enviados de Lisboa, que enquadram as extensões da cidade que se tornou a capital da Província de Moçambique. Como inúmeras cidades coloniais, Lourenço Marques torna-se o terreno para as experiências dos métodos de planificação (traçados viários, loteamentos, zoneamento) elaborados em diversos países europeus, de entre os quais Portugal.

Durante todo o período colonial, engenheiros e arquitectos portugueses alcançam mais ou menos e com certa dificuldade controlar o crescimento da cidade europeia, restringindo o acesso dos « indígenas » à cidade. A criação de um bairro « indígena » próximo da zona central da cidade testemunha a vontade de separação racial dos colonizadores. A ascensão de Moçambique em 1975 à independência nacional traduz-se no êxodo dos portugueses e a abertura das portas da cidade aos africanos. Esta decisão repentina produz uma certa aspiração da população do campo e inicia-se um processo de crescimento demográfico rápido de Lourenço Marques denominado Maputo. Multiplicando-se planos de urbanismo (que nunca são aprovados) as autoridades de Moçambique independente deparam-se cada vez mais com dificuldades em dominar um processo de desenvolvimento que se traduz em particular por inúmeros bairros informais (loteamentos, zonas espontâneas) e deparam-se com dificuldades em desenvolver as actividades económicas para garantir empregos estáveis para os novos habitantes.

DA LOURENÇO MARQUES A MAPUTO.

Genesi e formazione di una città.

La presente tesi esamina, tramite un approccio storiografico, il processo di formazione e di trasformazione della capitale del Mozambico. Il lavoro di ricerca analizza le relazioni che si sono intessute, durante il XIX ed il XX secolo, tra cambiamenti economici, trasformazioni istituzionali ed evoluzioni delle forme urbane.

Localizzata in posizione eccentrica rispetto al resto del Mozambico, a prossimità dell'Unione Sud-Africana, Lourenço Marques passa da uno statuto di *feitoria*, a quello di borgo e di città portuale. La creazione, durante il XIX secolo, di assi di collegamento (dapprima stradale e poi ferroviario) con il Transvaal fa di Lourenço Marques lo sbocco marittimo dei prodotti minerari del Sudafrica e spiega lo sviluppo economico della città. Durante tutto il periodo della sua formazione, i piani urbanistici, elaborati dapprima da ingegneri militari ed in seguito da architetti provenienti da Lisbona, regolano le

estensiones della città divenuta capitale della Provincia del Mozambico. Come molte città coloniali, Lourenço Marques diventa il terreno di sperimentazione di metodi di pianificazione (tracciati viari, lottizzazioni, zoning) elaborati in diversi paesi d'Europa, tra cui il Portogallo.

Durante tutto il periodo coloniale, ingegneri ed architetti portoghesi riescono difficilmente a governare la crescita della città europea, il cui accesso è interdetto agli « africani ». La creazione, a prossimità del centro, di un quartiere « indigeno » testimonia la volontà di separazione razziale da parte dei colonizzatori. La conquista dell'indipendenza del Mozambico nel 1975 si traduce nell'esodo dei portoghesi e nell'apertura delle porte della città agli africani. Questa decisione improvvisa produce una sorta di « risucchio » della popolazione rurale ed avvia un processo di rapida crescita demografica di Lourenço Marques, ormai chiamata Maputo. Le autorità del Mozambico indipendente moltiplicano i piani urbanistici (che tuttavia non sono mai approvati), ma incontrano delle sempre maggiori difficoltà a governare un processo di sviluppo che si traduce soprattutto in numerosi quartieri informali (lottizzazioni e bidonvilles) ed a creare delle attività economiche che garantiscano degli impieghi stabili ai nuovi abitanti.

DE LOURENÇO MARQUES A MAPUTO.

Génesis y formación de una ciudad.

Partiendo de una aproximación histórica, esta tesis se interroga sobre los procesos de formación y de transformación de la capital de Mozambique, y para ello analiza los intrincados vínculos entre los cambios económicos, las transformaciones institucionales y la evolución de la forma urbana a través de los siglos diecinueve y veinte.

Situada excéntricamente comparada al resto de la ciudad de Mozambique y cercana a Unión Surafricana, el estatus de Lourenço Marques pasa sucesivamente de agencia comercial a burgo, para finalmente adquirir el de ciudad portuaria. Le creación de líneas de comunicación con Transvaal durante el siglo diecinueve (en un primer momento de carreteras pero más tarde también de líneas ferroviarias) hacen de Lourenço Marques el punto de salida hacia el mar de los productos resultantes de las explotaciones mineras de África del Sur, y explica el desarrollo económico de la ciudad. Durante todo el periodo de formación, son los planes de urbanismo, elaborados en primera instancia por ingenieros militares y más tarde por arquitectos procedentes de Lisboa, los que se ocupan de organizar la extensión de la ciudad que se convertirá en la capital de la Provincia de Mozambique. Como muchas otras ciudades coloniales, Lourenço Marques se constituye como laboratorio de los métodos de planificación (trazado viario, parcelación, urbanización, usos del suelo) elaborados en diferentes países europeos, como por ejemplo Portugal.

Durante todo el periodo colonial, ingenieros y arquitectos portugueses intentan con mayor o menor éxito controlar y organizar el crecimiento de la ciudad “a la europea”, limitando el acceso de la población con orígenes africanos a estos desarrollos urbanos. La creación próxima al centro urbano de barrios “indígenas” atestiguan la voluntad de separación racial por parte de los colonizadores. La independencia de Mozambique en 1975 se traduce en el éxodo de los portugueses y la apertura de puertas de la ciudad a la población africana. Esta repentina decisión produce una especie de llamada para la población del campo y alimenta un proceso de rápido crecimiento demográfico en Lourenço Marques, que pasa a llamarse Maputo. La multiplicación de planes de urbanismo (nunca aprobados) desde las autoridades del Mozambique independiente, prueba tanto las crecientes dificultades para controlar un proceso de desarrollo urbano que se traduce en numerosos barrios informales (ocupaciones ilegales, chabolismo), como los esfuerzos por implantar actividades económicas que ayuden a garantizar el empleo estable para el conjunto de los nuevos habitantes.